భారతనౌకాపరిశ్రమ

కర్త్రి సీతారామయ్య,

విశాఖపట్నం.

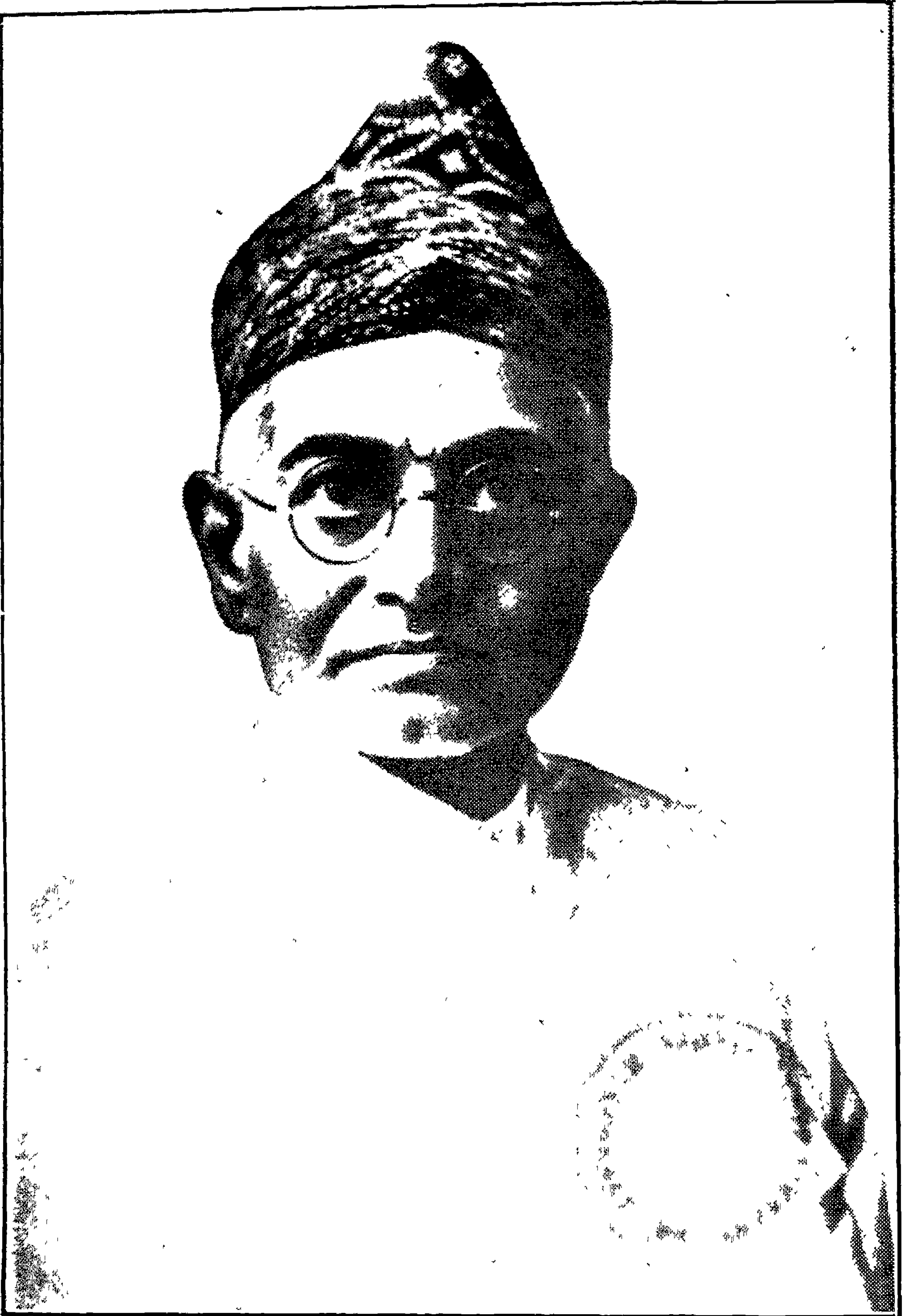
మొదటికూర్పు 2000 ప్రతులు.

కాకినాడముద్రాక్షరశాలయందు

ముద్రింపబడినది.

కాకినాడ.

1936.



శ్రీ॥ శే॥ నరోత్తమజీ మురార్జీగారు.

అర్పణము.

భారతనౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధికిగాను తనధనము, మనము, ప్రాణము, అర్పించిన కీర్తిశేషులయిన చిరంజీవి

నరోత్తమజీ మురార్జిగారి

ఆత్మశాంతికై

ఈగ్రంథమును భక్తిపూర్వకముగా అర్పించుచున్నాను.

కర్రా సీతారామయ్య.

FOREWORD.

Mr. Karra Seetharamayya Pantulu placed the Andhra Public under deep debt of obligation by publishing the Telugu work "'Bharatha Nouka Parisrama" "భారతనౌకాపరిశ్రమ" He has written it in chaste Telugu, the condition of shipping industry and coastal and overseas trade in India from the Vedic times till today. Every person who is interested in the progress and prosperity of the country should read this work. Very few Indians are well acquainted with this subject. Amidst various causes for the decline and eventual loss of Indian prosperity, I can assert without fear of contradiction, loss of shipping trade is one of the main causes for the ruination of India. If it is said that by adopting methods in vogue in every civilized country, Indians would have been earning over 60 crores annually since 1863 when the last vestige of shipping trade disappeared in India. Even now, it is not too late. If India is administered in Indian interests the Government can very well revive this industry by spending hundred and fifty crores of Rupees, in the first instance by borrowing at 3½% and giving

loan at 4% on proper security whereby the Indian Shipping Companies can be formed, to secure both coastal trade and overseas trade whereby we can be earning 60 crores annually both by passenger charges and trade freights after meeting all expenditure. To promote this, necessary Laws have to be passed, as was done in other countries, to protect our own industry. The British Statesmen seeing this prospective danger made provision in the New Government of India Act, that the vested interests of Britain should not and could not be endangered by any discreminate Legislation even for the protection of the Indian Industry. All this they say, is in the best interests of the Country, which Country? not at all India. It is for the sole benefit of British Industries, they have introduced this scandalous provision. In every country large sums amounting to several crores annually were spent for the development of shipping industry by appropriations for Naval reserves, Admirality subventions, Government loans, at low rate of interest, Post Mail subventions etc.

We owe much to Mr. S. N. Haji, B. A., (Oxen) Bar-at-law, Manager, Scindia Steam Navigation Company, who opened the eyes

of the public by bringing to the notice of the public and the Members of the Legislature and subsequently when he entered the Legislative Assembly, the importance of shipping trade to India. Sir Sivaswami Ayyar moved for the appointment of the Indian Merchantile Marine Committee which was done by the Government of India with a view to secure recruitement of Indians as Deck or Executive Officers and the establishment of an adequate College for training Executive officers 'and Engineers and for the encouragement of shipbuilding and acquisiting of training ships and construction of necessary dock yards and Engineering Work Shops in our Indian Ports. Except providing "Dufferin" Ship as an eye wash nothing was done substantially. Canada and Australia are allowed by Britain to carry out the shipping policy which however antiogonistic to individual British shipping interest, is intended to develop the merchant marines of these Dominions. Why not India ? Even in the matter of coastal trade, the shipping monopoly stands in the way and it tries to kill Indian shipping by unfair competition, by rebates etc. The Government does not pass Law reserving coastal trade for Indian shipping.

The Indian Merchant Marine Bill introduced in the Assembly was shelved and the Government have shown step-motherly interest in the matter. Mr. Seetharamayya Pantulu has well done expressing the whole in his work. I expect every Andhra should read this and be helpful for the revival of Shipping Industry in India.

Vizagpatam. 28-12-36. } B. VENKATAPATIRAJU, C. I. E.

విన తి.

1931 సం॥రమున గాంధి, ఇర్విన్ ఒడంబడిక ననుస రించి నేను రాజమండ్రి జైలునుంచి విడుదలయయితిని. నిర్మాణ కార్యక్రమములో నేదైనా పని చేయవలయునని యాలోచించు చుంటిని. కాని నాటికి ఆర్థికమాంద్యము తన యావచ్ఛక్తి చేతను ఆంధ్రదేశమును పిప్పిచేయుటచేతను ఏకార్యక్రమము లోనికిని దిగుటకు సాహసించలేకుంటిని. ఇంతలో బ్రిటీష్ ఇండియా స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీవారు తమ యోడలో ప్యాసింజరు ఇనస్పెక్టరును నియమింప నుండుటయు తటస్థించెను.

కీ. శే. రావుసాహెబు పోలిశెట్టి అప్పారావుసెట్టిగారు నామిత్రులగు శ్రీమాన్ మంగళగిరి సీతారామయ్యగారి ముఖ్య స్నేహితులు. కీ. శే. అప్పారావుసెట్టిగారు కోరమండలు కంపెనీ మేనేజరు అయిన, (Lt. Col., C. Hoding) లెఫ్టినంటు కల నలు సి. హాడింగుదొరగారి ఆప్తమిత్రులు. హాడింగుదొర గారు విశాలహృదయులు- ఉదారస్వభావులు- దయాసంభూతు లు- భారతీయులను ప్రేమించే స్వభావముగలవారు. వారు కీ. శే. అప్పారావుశెట్టిగారిని ఇనస్పెక్టరు పదవికి యొకరిని సిఫార్సుచేయమని అడుగుటయు అప్పారావుశెట్టిగారు నన్ను గురించి చెప్పుచు నేను కాంగ్రెసు సేవకుడనని కాంగ్రెసు కొఱకు చెరసాలకు కూడ వెళ్లితిననియు చెప్పిరి. హాడింగుదొర గారు నన్ను తప్పక పంపమని చెప్పిరి. హాడింగుదొరగారు పచ్చి

కన్‌సర్వేటీవు. కాంగ్రెసు అన్నా రాజద్రోహమన్నా గిట్టని మనిషి. కాని ఏలకో నాయందు నమ్మకముంచి యుద్యోగమున కై నియోగించెను. నాతో ఓడలో ప్రయాణముచేసేవారికి సహాయము చేయుటయే నాముఖ్యధర్మమనియు, ఓడలలో ఉద్యోగులు నన్ను చిక్కులుపెట్టుదురనియు, అట్టి చిక్కులకు లెక్కచేయక జనులకు సహాయముచేయుట నావిధి అని చెప్పినారు. నేను "చిలక" లోనున్న కాలమున నావిధిని నెరవేర్చితిని. ఓడలలోనికప్తానులకు మాలిములకు కొంతకష్టములు, నష్టములుకలిగెను. హాడింగుదొరగారు ఉపకారవేతనముపై ఇంగ్లాండు పోయిరి. ఓడలలోని కప్తానులు క్రొత్తగా వచ్చిన మేనేజరు అందరు ఏకమై నన్ను తొలంగించనెంచి, "చిలక" ఓడలో ప్యాసింజరు ఇనస్పెక్టరు పదవిని తీసివేయుచు ఇటుల వ్రాసిరి.

"We have to advise that the appointment of passenger Inspector, on board., S. S. "Chilka" has been abolished and that your sevrices will not be required after 31st inst"

(Sd) C. D. T. Shores,

5—7—1934.

నేను 1935 సం॥ అక్టోబరులో సింధియా కంపెనీ "జలదుర్గ" ఓడలో ప్యాసెంజరు ఇనస్పెక్టరుగా కుదురుకొంటిని.

నేను నాయుద్యోగకాలములో ననేకపుస్తకములు చదువుట అనేకులతో ప్రసంగించుట తటస్థించినది. నేను చదివిన సంగతులు ఆంధ్రలోకమునకు తెలియచేయుట యొకవిధియని యెంచి యీపుస్తకమును వ్రాయబూనితిని. ముందు కొన్ని వ్యాసములుగా వ్రాసి ఆంధ్రజ్యోతి, (మోడ్నర్న్) విశాఖపత్రిక (విశాఖపట్నము) లలో ప్రకటించితిని. ఆవ్యాసములను చూచి నామిత్రులగు శ్రీయుతులు రెడ్డి సన్యాసయ్యనాయుడుగారు, గుత్తుల మంగాపతిగారు, వెలగల దానిరెడ్డిగారు నన్ను పుస్తక ప్రకటనకు ప్రోత్సహించిరి.

ఈగ్రంథరచనలో నాస్వంతకవిత్వము లేమియు లేదని మనవిచేయుచున్నాను. గురువర్యులగు డా. ఆచార్య రాధాకుముదముఖర్జిగారి "ప్రాచీనభారత నౌకాచరిత్ర" అను గ్రంథమును కొంతవఱకు అనుకరించితిని. వారికి నా నమస్కృతులు. పూజనీయులగు ఆచార్యులగు శ్రీయుత సారాభాయి నామ చందుహాజీ, బి. ఏ. (ఆక్సన్) బారఅటులాగారి "నౌకా ఆర్థిక చరిత్ర"ను, వారిచే వ్రాయబడిన యితరకరపత్రములను చాల యనుకరించితిని. శ్రీహాజీగారికి నేనెంతయు కృతజ్ఞుడను. ఆంధ్రదేశనాయకులును రాజకీయులు నగు శ్రీయుత భూపతిరాజు వెంకటపతిరాజు వేత్తలును, సి. ఐ. ఇ. గారు దయతో గ్రంథమునకు పీఠికను వ్రాసినందులకు నావందనములు.

ఈగ్రంథమును ముద్రించుటలో చాల లోపములు గనబడును. నేను సదా ఓడలో కొలువులో నుండుటచేత యీలోపములను సవరించుటకు వీలుగలిగినదిగాదు. ముందు ముద్రణభాగ్యము లభించినచో నీసవరణలను చేయుటకు కుతూహలముగలవాడను.

కర్రా సీతారామయ్య.

స్వరూపము.



భారతదేశమునకు మూడుప్రక్కల సముద్రము చుట్టి యుండుటచేత ద్వీపకల్పమని యందురు. భారతదేశపు సముద్రమునకు బంగాళఖాతము, హిందూమహాసముద్రము, అరేబియాసముద్రములు సంవత్సరములో నెల్లకాలమునందును నౌకాయానమునకు వీలుగనుండును. ఇట మంచుగాని, పొగగాని, ఇతరఉపద్రవములు లేవు. మంచుతునకలు విరిగిపడుటయు లేదు. ప్రతిరేవులోను ప్రతిరోజు నావలు లంగరువేసి తమ ఎగుమతులు చేసికొనగలవు.

భారతదేశమునకు అయిదువేలమైళ్ళ తీరమున్నది. తీరముపొడుగున వీలగు వర్తకపురేవు లున్నవి. రేవులవలన వర్తకమునకు, దేశమునకు, ప్రజలకు లాభదాయకముగ నుండును.

దేశములో ముఖ్యపట్నములైన రేవులలో నౌకాశ్రయములను నిర్మించి, నౌకావ్యాపారమును సులువుగా చేసియున్నారు. రంగూన్, చిటగాంగు, కలకత్తా, విశాఖపట్టణము, చెన్నపట్టణము, కొచ్చిన్, బొంబాయి, గోవా, కరాచీ, ఆది రేవులలో కోట్లకొలది వెచ్చించి నౌకాశ్రయములను నిర్మించినారు. ఈకానౌశ్రయములవలనను దేశములో వర్తకము వృద్ధి పొందుచున్నది.

రేవుపట్టణములకు ముఖ్యమగు రైలువేలు వేయించిరి. వర్తకమునకు వీలగురస్తాలు బాగుగ నిర్మించిరి. దేశపు ఐశ్వరము ను వృద్ధిపరుచుటకుగాను, భారతప్రభుత్వము వారు చాలా పాటుబడిరి.

చిన్నగ్రామముగానున్న కలకత్తా మహాపట్టణమగుటకు కలకత్తాలోని నౌకాశ్రయమే కారణము. రంగూన్ చిన్న పల్లెగా నుండి నేడుమహాపట్టణము అయినట్లు మనము చూచుచున్నాము.

నావికావర్తకములవలన పూర్వము గొప్పగా నుండిన పట్టణములు నేడు వర్తకము నశించినతోడనే పట్టణములు గూడ క్షీణించినవి. మనము కళింగపట్టణము, భీమునిపట్టణము, మొదలగు పట్టణములను చూచి తెలుసుకొనగలము. కనుక జాతీయజీవనమునకు నౌకాపరిశ్రమ ఎట్లు వృద్ధిక్షయములకు కారణభూతమో తెలిసికొనవలసియున్నది.

భారతనౌకాపరిశ్రమ.

పూర్వగాథ.



వేదయుగము.

ఋ॥ ద్విషో నో విశ్వతోముఖాతినావేవ పారయ ।
స నః సింధుమివ నావయా తిపర్షాస్వస్తయే॥

[ఋగ్వేదము 1, 97, 7న్ను 8]

భారతఋషులు తమఋక్కులలో నావికాపరిశ్రమను నౌకావ్యాపారమును గురించి విశేషముగ చెప్పియున్నారు. ఋగ్వేదమున నౌకావ్యాపారము, పరిశ్రమ, యానమును గురించి తెలియచేయుఋక్కులు చాలయున్నవి. ఇందుల కొన్నిఋక్కులనుమాత్రము చదువరులకు నిందు పొందుపరచుచున్నాము.

ఋ॥ వేదాయోవీనాం పదమన్తరిక్షేణ పతనం ।
వేదనావః సముద్రియః॥

అని వరుణునికి నావలుపోవు సర్వమార్గములు తెలియునట్లును,

ఋ॥ ఉపసోష ఉచ్ఛాభ్భనుదేవీ జీరారథానాం।
యే అస్య ఆచరన్లషు దధ్రిరేసముద్రేన అఎస్సమః॥

వర్తకులు దురాశాపరులయి విదేశములకు నావలను పంపుచున్నట్లును,

ఋ॥ తంగూర్త యోనేమన్నిషః పరీణసః సముద్రం నసంచరణే సనిష్యవః। పతిందక్షస్యవిదయస్య నుసవరేగిరంనవేనా అధిరిహా తేజసా॥

వర్తకులు లాభముకొరకు అనేకపనులు చేతురనియు, విదేశమైనను పోదురనియు, ప్రతిసముద్రముకు యానముచేతురనియు,

ఋ॥ ఆయద్రవహాన వరుణశ్చనావం ప్రయతసముద్ర
మరయావమధ్యాం।
ఆధియదపాంసుభీశ్చరావప్రప్రేంఖ
ఈంఖయావహాశుభేకం।
వశిష్టం హావరుణేనావ్యధా దృషీంచకార
ఖపమహోభిం।
స్తోతారం విప్రసుదినత్వే అహ్నుంపాన్ను
ద్యావస్తతనన్నారుపాసః॥

వషిష్టువరుణులు నౌకాయానము, నిపుణతగా నిర్మింపబడిననౌకలో జయప్రదముగా చేసినట్లును,

ఋ॥ తుగ్రోహాభుజ్యు మశ్వినే దసేఘరయిం
నకశ్చిన్నమృవం ఆవహాః।

తమహాయుర్భిరాత్మన్వతీభిరంత
రిక్షప్రుద్భిరపోదకాభిః॥

తుగ్రరాజు తనకుమారుడగు భుజ్యుని, శత్రుసంహారణార్థము దూరద్వీపములకు పంపుటయు, మార్గమున నౌకాభంగము జరుగుటయు, రాజకుమారుని యనుచరులతో సహా అశ్వినిసోదరులు తమనూరుతెడ్ల ఓడలో సంరక్షించినట్లును చెప్పబడియున్నది.

భారతదేశపు నౌకాపరిశ్రమ వేదకాలమునాటికే మహోచ్ఛదశయందున్నట్లును పైబుక్కులవలన మనకు తెలియుచున్నది.

పురాణములలోగూడ నౌకాపరిశ్రమ చాల ఉన్నతదశలో నున్నట్లు బహునిదర్శనములున్నవి. ఆదిగ్రంథమగు రామాయణములో సుగ్రీవుడు సీతాన్వేషణార్థము వానరులనంపుచు,

శ్లో॥ సముద్రమవగాఢాంశ్చ పర్వతాన్ పత్తనానిచ ।
భూమించకోషకారాణాం భూమించ రాజతాకరమ్।

అని కోషకారణాం అను చీనాదేశమునకు పొమ్మని చెప్పెను.

అయోధ్యకాండలో నౌకాయుద్ధమునకు యత్నములను వర్ణించుచు,

శ్లో॥ నావాం శతానాం పఞ్చానాం కైవర్తానాం శతంశతం ।
సనంద్ధానాం తథాయూనా న్తిష్ఠన్త్విత్యభ్యచోదయత్॥

వందలకొలది క్షైవర్తకప్రీయులు అయిదువందలనౌకల లోనిలచి శత్రువులమార్గమును అరికట్టినట్లు చెప్పిరి.

మహాభారతము పంచమవేదముగా నెంచబడుచున్నది. అందు రాజసూయయాగమునకై దిగ్విజయయాత్రను సలిపి నపుడు నకులుడు నానారాజ్యముల సంద్శించినట్లు చెప్పెను. సహదేవుడు అనేకద్వీపములను జయించినట్లును మ్లేచ్ఛులను దునుమాడినట్లు సభాపర్వమున,

శ్లో॥ సాగరద్వీపవాసాంశ్చనృపతీన్ మ్లేచ్ఛయోనిజాన్ ।
నిషాదాన్ పురుషాదాంశ్చ కర్ణప్రవరణానపి ।
ద్వీపం తామ్రాహ్వయశ్చైవసన్నృపానవశేకృత్వా మహామతిః॥

అని చెప్పబడియున్నది.

ద్రోణపర్వమున,

శ్లో॥ భిన్ననౌకా యథా రాజన్ ద్వీప మాసాద్య నిర్వృతాం।
భవంతి, పురుషవ్యాఘ్ర నావికా కాలపర్యతే।

ఓడ భిన్నపడిన నావికులు ద్వీపముచుపొందిన సంరక్షిం పబడినట్లును,

శ్లో॥ విధ్వగివహతమగ్ననౌ రివాసీన్మహార్ణవె॥

కర్ణపర్వమున కౌరవులు సాగరమధ్యమున నౌకాభంగు లైన వర్తకులమాదిరిగ వర్ణించుచు,

శ్లో॥ నిమజ్జత స్తనయ కర్ణసాగరే ।
విపన్ననావో వనిజో యథార్ణవాత్ ।

ఉదఙ్ద్వీపాభిరాహర్ణ వస్త్రమైః ।
సుకల్పితా ద్రౌపదీచాం స్వమాతులం॥

ద్రుపదులు తమ మాతులుని రక్షించుట, రథముల నిచ్చుట, నౌకాభంగులైన వర్తకులు చిన్నబోటులతో రక్షించి నట్లు వర్ణించిరి.

శాంతిపర్వములో,

శ్లో॥ వణిగ్యథాసముద్రద్వైయయార్థమ్ లభతే ధనమ్ ।
తథామర్త్యార్ణవేజన్తోః కర్మవిజ్ఞానతోగతిః॥

అని వర్తకుని సముద్రపు వ్యవహారమును కర్ణప్రపూర్ణని ముక్తితో పోల్చినారు.

పాండవులు లక్కయింటినుండి పారిపోవునపుడు ఓడలో పారిపోయినట్లును ఆ ఓడను,

శ్లో॥ తతః ప్రవాసితే విద్వాన్ విదురేణనరస్తదా ।
పార్థానాం దర్శయామాస మనోమారుతగామినీమ్।
సర్వవాతసహాం నావాంయన్త్రయుక్తాం పతాకినీమ్ ।
శివే భాగీరథీ తీరే నరైర్వశ్చభుభిః కృతమ్॥

వేదములలోను, ఆదిగ్రంథమగు వాల్మీకిరామాయణమందు, పంచమవేదమగు వ్యాసమహాభారతమందు నౌకాపరిశ్రమ గురించి చెప్పియున్నదని పై నుదహరించిన శ్లోకముల మూలమున తెలియగలదు.

పురాణములందును నౌకా పరిశ్రమనుగురించి చెప్పబడి యున్నది. వరాహపురాణమున గోకర్ణుడను వర్తకుడు, నౌకా యానము చేయుచు, నౌకాభంగుడైనట్లును, వర్తకులు ముత్య ములకొరకు నెటుల యత్నించునదియు వర్ణించిరి.

శ్లో॥ పునస్తత్రైవ గమనేవణిగ్భావే మతిర్గతా ।
సముద్రయానే రత్నాని సహస్త్రైల్యానిసాధుభిః ।
రత్నపరీక్షకైః సార్ద్రమానాయిత్యై బహూనిచ ।
ఎవం నిశ్చిత్య మనసా మహాసాధ్యాపురఃసరః॥
సముద్రయాయిభిర్లోకే సవిదం సూచనిర్గతః॥
సుకైన సహసంప్రాప్తే మహాంతం లవణార్ణవమ్ ।
పోతారూఢా స్తతః సర్వే పోతవాహైరుపోషితా॥

మార్కండేయ పురాణమునగల శ్లోకము సర్వబ్రాహ్మ ణులకును తెలిసినదిదియు చెప్పుచున్నాను.

శ్లో॥ రాజ్ఞా కృద్ధేనవాజ్ఞప్తే బధ్యే బాధగతోపివా ।
ఆఘూర్ణితోవా వాతేన స్థితః పోతే మహార్ణవే॥

ఇక కాళిదాసాదుల కావ్యములలో నెటులున్నది చెప్పు దును. రఘువంశమందు.

శ్లో॥ వంగాన్ ఉత్థాయ తరసానేతానౌసాధనోద్యతం ।
నిచఖానజయస్థంభం గంగాస్రోతోంతరేషుచ॥

రఘుమహారాజు నావికాయుద్ధమున వంగరాజును గెలి చి గంగాతీరమున జయస్తంభమును నెలగొల్పెను. కాళిదాసు

చీనా దేశమును కోశాంకరమని వర్ణించెను. శాకుంతలలో ధన వర్ధని యను వణిజుడు సంతతిలేక సాగరమందు చనిపోగా, వణిజుని యాస్తి రాజుకు చెందిన కథను చెప్పియుండెను. రత్నా వలిలో హర్షుడు సింహలద్వీపపురాకుమారి విక్రమబాహుకి ముద్దులకుమార్తె నౌకాభంగమగుటయు, వర్తకులు రాకుమా రుని కౌసంబిపురమును చేర్చినట్లు.

శ్లో॥ అన్యథా క్వాప్యసిద్ధదేశజనిత ప్రత్నప్రార్థితయాః; సింహ ళేశ్వరదుహితుః సముద్రయానే భగ్ననిమగ్నాయాః ఫల కాసాధనమ్ । క్వచకేసంభీయేన వణిజా సిహళేభ్యాః ప్రత్యాగచ్ఛతాతదవస్థయా సంభవాన్॥

దండిదశకుమారచరిత్రములో రత్నభానయను వణిజుడు కాలయవశయను ద్వీపమునకు పణియను కన్యను వివాహ మాడి యింటికి రానుండ నౌకాభంగమయినట్లును, వేరొక మిత్రగుప్తుడను వణిజుడు యవనుల ఓడలో బయలుదేరి మార్గ మును వదలి వేరొక ద్వీపమును చేరినట్లును గలదు.

మాఘుడు శిశుపాలవధకావ్యములో శ్రీకృష్ణుడు ద్వా రకనుండి హస్తినాపురము పోవునపుడు విదేశీయుల వర్తకపు టోడలను చూచినట్లు,

శ్లో॥ విక్రీయదిశ్యాని దనీన్నురాశిద్వీప్యానసావృత్తమలాభఖాబః। తీరేషుతవత్సమఫలబాంపంసంయాత్రికానావపతోభ్యవంతత్॥

కాశ్మీరకవియగు సోమదేవుడు "కథాసరిత్సాగరము"ను గ్రంథమున నౌకాయానమును గురించియు, ఇతర దేశములతో గల వర్తకములను గురించియు విపులముగా వర్ణించియుండెను. హితోపదేశములో కందర్పకేతుని కథలో నౌకాయానమును గురించి వర్ణించియుండెను. భర్తృహారి నీతిశతకము.

శ్లో॥ పోతోదుస్తరవారిరాసి తరణేదీపోన్ధకారాగమే ।
నిర్వాతేవ్యజనాంమదాంధకరిణాందర్పోపశాంత్యైశృణిః ॥
ఇత్యంతంభువినాస్తి యస్యవిధినానోపాయ చింతాకృతా ।
మన్యేదుర్జనచిత్తవృత్తిహరణేధాతాపిభగ్నోద్యమః ॥

రాజతరంగిణిలో నీశ్లోకమున రాజదూతపాట్లు వర్ణించె.

శ్లో॥ సంధివిగ్రహకాసోయ గచ్ఛాంపోతస్యతేంబుధౌ ।
ప్రాపపారంతిమిగ్రాసాంతిమిముత్యశ్చనిర్గతః ॥

ముత్యములు తీయుట హిందూదేశములో నన్నిప్రాంతములలో నున్నట్లుగు చెప్పబడియున్నది.

అగస్త్యులవారు ముత్యపువేటను సింహాలము, అరేబియా, పెరిష్యాదేశముల రేవులలో నడచునట్లు వ్రాసియుండిరి. స్మృతులలో నౌకాయానముగురించి వ్రాసిన విషయములను చదివిన మనకు పూర్వుల యౌన్నత్యమును తెలియగలదు. మనుస్మృతిలో నౌకాయానమును చేసిన బ్రాహ్మణుని కర్మ బాహ్యునిగా చెప్పిరి.

శ్లో॥ ఆగరాకాహగరదః కుండాశీసోమవిక్రయీ।
సముద్రయాయీ వందేథత్తైలికః కూటకారకః॥

వర్తని నిర్ణయించినప్పుడు మనువు యీశ్లోకమును చెప్పియుండెను.

శ్లో॥ సముద్రయానా కుశలాదేశకాలార్థదర్శనః।
స్థాపయంతితు యాదృహ్వాంసాతత్రధిగమంప్రతి॥

వేరొకచో నౌకాకేవ్వులు (FREIGHTS) నిర్ణయించుచు,

శ్లో॥ దీర్ఘధ్వని యథూదేశం యథూకాలాంతరోభవేత్।
నదీతీరేషు తద్విద్యాత్ సముద్రేనాస్తిలక్షణమ్॥

వేరొకచో మనువు నౌకాభీమా [MARINE INSURANCE] స్ఫురించునట్లుగ,

శ్లో॥ యన్నావికిచ్ఛిద్దేశానాంవిశీర్యేతాపరాధతః।
తద్దాశిరేవదాతవ్యంసమాగమ్య స్వతోంశతః॥
ఏషనౌయాయినాముక్తో వ్యవహారస్యనిర్ణయః।
దాసాపరాధతస్తోయేదైవికేనాస్తివిగ్రహః॥

మనుస్మృతిలో నౌకావ్యాపారము చేయుటకుగాను ప్రత్యేకకాలమును ఏర్పాట్లు చెప్పియున్నాడు.

జ్యోతిశాస్త్రమునందు నౌకాయానమునుగురించి విశేషముగ చెప్పియుండెను. బృహత్ సంహితలో,

శ్లో॥ ఉన్నతముషశ్చగం నౌసంస్థానేవిశాలతాచోక్తా ।
నావికాపి భవతిశివంసర్వలోకస్య ॥

శ్లో॥ అశ్వినావారుణమూలాన్యుషమృదన్ రేవతీశ్చచంద్రసుతః।
షశ్యోభీమగ్ నౌజిబకాతరుగోషధాతకరః ॥

శ్లో॥ స్వాతిప్రభుతవృష్ట్యార్ద్రృతవణీదంనావికాన్ స్పృశత్యనయః।
ఐంద్రాగ్నేపి సువృష్టిర్వణి బశ్చభయంవిజానయత్ ॥

శ్లో॥ తురగ తురగీపచారకకలివై ద్యామాత్యహార్కజాశ్చగతః।
యామ్యోపవర్తకవాదాన్ గేయజ్ఞ క్షుద్రకృతికాన్ ॥

శ్లో॥ చివస్యేప్రమదజన లేఖకచినఖ్ఖచివభాందని ।
స్వాతౌమానధచరుడుతసుతపోతజవనటాద్యః ॥

శ్లో॥ ఆయవాసముద్రతీరే కుశలాగతరత్నపోతసంబంధే
ఘననిచుల లీన్వులచరసీతఖగ సఫలీకృతోపంతే ॥

అని నావికాయానమునకు, నావికులనుగురించి విపులముగా చర్చింపబడినది.

పురాణయుగము.

సంస్కృతభాషలో గత అధ్యాయములో చెప్పిన సూచనలేగాక నౌకాపరిశ్రమవిషయమై "వృక్షఆయుర్వేద" మనే గ్రంథములో వృక్షములగురించి చెప్పుచు నౌకాపరిశ్రమకుగాను వృక్షములను బ్రహ్మ, క్షత్రియ, వైశ్య, శూద్రజాతులుగా భాగించినారు.

శ్లో॥ లఘు యత్ కోమలంకాష్ఠం సుఘటం బ్రహ్మజాతితత్।
దృఢాంగంలఘు యత్ కాష్ఠమఘటం క్షత్రజాతితత్॥
కోమలం గురు యత్ కాష్ఠం వైశ్యజాతి స్తదుచ్యతే
దృఢాంగం గురుయత్ కాష్ఠం శూద్రజాతి స్తదుచ్యతే॥
లక్షణద్వయయోగేన ద్విజాతికాష్ఠసంగ్రహః॥

ఈగ్రంథమునందే ఏజాతికలప నుపయోగించిన యేఫల ము పొందునో నీవిధముగ భోజులు వ్రాసిరి.

శ్లో॥ క్షత్రియ కాష్ఠైరటితా భోజమతే సుఖసంపద నౌకా॥

సాగరములలో యానముచేయుటకు క్షత్రియకాష్ఠనిర్మిత నౌకలనే వాడవలెనని సూచించిరి.

శ్లో॥ అన్యేలఘుభిః సుదృఢైర్విదధతి జలదుష్టకా నౌకా॥

వివిధ జాతుల కలపతో నిర్మించిన నౌకలు పనికి రావనియు చెప్పిరి.

శ్లో॥ విభిన్నజాతిద్వయకాష్ఠజాతాన శ్రేయసేనాపిసుఖాయనౌకా
నైషాచిరంతిష్ఠతి పచ్యతేచ విభిద్యతె సంతి మజ్జతేచ॥

భోజుడు నౌకానిర్మాణమునకు వలయునన్నిటిని సూచించుచు నౌకానిర్మాణములో నినుమును వాడగూడదని సూచించెను.

శ్లో॥ నసింధుగాద్యార్హతి లేక బంధం తల్లోహకైర్క్రియతేహిలోహమ్। విపద్యతే తేనజలేషు నౌకా గుణేన బంధం నిజగాహభోజః॥

నౌకానిర్మాణమును గురించి విపులముగా యుక్తికల్ప తరు అను సంస్కృతగ్రంథములో విశేషముగా చర్చించిరి. నదులలో యానము చేయు నౌకలను సామాన్యములని పేరు చెప్పుచునానౌకలను పదిభాగములుగ, పొడవు, వెడల్పు, ఎత్తును బట్టి నిర్ణయించిరి.

	పొడవు మూరలు.	వెడల్పు మూరలు.	ఎత్తు మూరలు.
1. క్షుద్ర	16	4	4
2. మధ్యమ	24	12	8
3. భీమ	40	20	20
4. చపల	48	24	24
5. పాటల	64	32	32
6. భయ	72	36	36
7. దీర్ఘ	88	44	44
8. పాత్రపూత	96	48	48
8. గర్భరా	112	56	56
10. మంత్ర	120	60	60

సముద్రయానమునకు గాను విశేషతరగతినౌకలను వాడుదురు. విశేషతరగతిలో 1. దీర్ఘ 2. ఉన్నత యని రెండు భాగములు గలవు.

దీర్ఘనౌక 42 పొడవు $5\frac{1}{4}$ వెడల్పు $4\frac{1}{5}$ ఎత్తుగలది

		పొడవు.	వెడల్పు.	ఎత్తు.
1.	దీర్ఘిక	32	4	$3\frac{1}{5}$
2.	తారణి	48	6	$4\frac{4}{5}$
3.	లోల	64	8	$6\frac{2}{5}$
4.	గత్వర	80	10	8
5.	గామిని	96	12	$9\frac{2}{5}$
6.	తారి	112	14	$11\frac{1}{5}$
7.	జంఘాల	128	16	$12\frac{4}{5}$
8.	ప్లావని	144	18	$14\frac{2}{5}$
9.	ధారిణి	160	20	16
10.	వేగిని	176	22	$17\frac{3}{5}$

ఇందు లోల, గామిని, ప్లావని తరగతులు యిక్కటులను పొందునని వ్రాసిరి. ఉన్నతి తరగతి నౌకలు 6 తరగతులుగను భాగించిరి.

		పొడవు.	వెడల్పు.	ఎత్తు.
1.	ఊర్ధ్వ	36	16	16
2.	అనూర్ధ్వ	48	24	24
3.	స్వర్ణముఖి	64	32	32
4.	గర్భిణి	80	40	40
5,	మంథర	96	48	48

ఇందు అనుర్ధ్వ, గర్భిణి, మంధరలలో యానము అపశకునము. ఊర్ధ్వవలన లాభముకలుగును రాజులకు అని చెప్పిరి.

యుక్తకల్పతరువులో నౌకలను శృంగారించునట్లును వర్ణించిరి. నాలుగుకొయ్యల నౌకలకు తెల్లనిరంగు, మూడుకొయ్యలనౌకకు ఎఱ్ఱనిరంగు, రెండుకొయ్యలనౌకకు పసుపుపచ్చనిరంగు, ఒంటికొయ్యనౌకకు నీలిరంగును నిర్ణయించిరి. నౌకముఖమును పలుజంతువుల శిరస్సుచే నలంకరించుచుండిరి. నౌకల నలంకరించుటలో ముత్యములహారములు, బంగారుహారములను శిరస్సునకు వేయుచుండిరని వర్ణించిరి.

ఓడలలో గల గదులనుగురించి వివరములను యుక్తికల్పతరువులో వర్ణించిరి. ఓడలలోనన్నియు గదులుగలిగిన సర్వమందిరఓడ (Cabin Ship) యని యందురు. ఈఓడలను రాజపరివారమున కుపయోగించుచుండెడివారు. ఓడమధ్యభాగమున గదులున్నచో మధ్యమందిర యని పిలచేవారు. ఈఓడలలో రాజులు విలాసార్థము యానము చేయుచుండెడివారు. ఓడ మొదటిభాగమున గదులున్న అగ్రమందిర యని పిలచెడివారు. ఈఓడలలో వానలులేనికాలములో యానము చేయుచుండెడివారు. ఈయోడలు బహుదూరయానమునకు, యుద్ధములకు నుపయోగించెడివారు.

పైనుదహరించిన హేతువులచేతను, భారతనౌకాపరిశ్రమ మహోన్నతదశయందున్నట్లు ఋగ్వేదమునందు, ఆదికావ్య

మగు రామాయణమందు, పంచమవేద మనబడు భారతమందు, మనుస్మృతియందు, బృహత్‌సంహితయందు, కాళిదాసు, మాఘుడు, దండి ఆదిమహాకవుల కావ్యములందు గల నిదర్శనములచే మనము గ్రహించవలసియున్నది.

బౌ ద్ధ యు గ ము.

సంస్కృతవాఙ్మయముకంటె బౌద్ధవాఙ్మయమునందు భారతనౌకాపరిశ్రమను తమచ్ఛగతిని తెలుపు ఆధారములు నిదర్శనములు చాలగలవు. బౌద్ధులు జాతకకథలలోను, ఇతరవాఙ్మయమునందును, భిక్షులు, సన్యాసులు, ఐగుప్తదేశము, పారశీకము, సింహళము, చీనా, సువర్ణభూములకు వెళ్లినకథలు చాలగలవు.

బంగాళపురాజు అగుసింహబాహుని యాజ్ఞచే విజయుడను రాజకుమారుడు తనఅనుచరులు యేడువందలమందితో నొకేనౌకలో బయలుదేరినట్లును, వీరిభార్యలను, పిల్లలను వేరు నౌకలోపంపివేసినట్లు రాజవళియనుగ్రంథములోవ్రాసియున్నది.

అయిదువందలమందివర్తకులతో జంబూద్వీపము రేవునుండి సింహళమునకు సింహళుడను రాజకుమారుడు బయలుదేరినట్లను కథగలదు.

విజయునికొఱకు పాండ్యరాకుమార్తె యెనిమిదివందల మంది యానికులతో వచ్చినట్లును కథగలదు.

బుద్ధునిపూర్వపుటావతారమున యేఁడువందలమంది యానికులు నావికులతోనున్న యొకఓడ భగ్నమయినట్లు జనకజాతకలో వ్రాయబడియున్నది.

సూప్పరకఖఅవుతారములోనున్న బుద్ధుఁడు యేఁడువందల మందియనుచరులతో బ్రోచినుండి సప్తసాగరయాత్రచేసినట్లు గలదు.

అయిదువందలమందివర్తకులతో నున్ననౌక భంగపడినట్లు వాలహానజాతకలోను గలదు.

కాశీపురివద్దనున్న యొకగ్రామములోని వెయ్యిమంది విశ్వకర్మలు పనిచేయలేక నొకనౌకలో పరారులయినట్లు సముద్దరవిజయజాతకలో నున్నది.

సూప్పరకవర్తకులగు పున్నసోదరులు యెర్రసముద్రతీరములకు మూడువందలవర్తకులతోను, విశేషదినుసులతోను, నౌకాయానముచేసినట్లును గలదు.

బర్మావర్తకులు తపూసా, పాలకటులు, తమ అయిదువందలబండ్లదినుసులతో బంగాళాఖాతమును దాటినట్లును గలదు.

ఎనిమిదివందలమూరల పొడవు, ఆరువందలమూరలు వెడల్పు, ఇరువదినిలువులఎత్తుగలిగి, మూడుకొయ్యలఓడనుండి

యూనము చేయుచున్న బ్రాహ్మణుని అపాయమునుండి రక్షించి నట్లు శంఖజాతకలో వ్రాయబడియున్నది.

రాజకుమారుడు చంపా (భగలపూరు) నుండి ఇతర వర్తకులతో సువర్ణభూమికి బయలుదేరినప్పుడు తనతో ఏడు జట్లున్నట్లు మహాజనకజాతకలోనున్నది.

దంతపురమునుండి సింహళమునకు బుద్ధునిదంతమును తెచ్చిననౌకావర్ణన చాలఆశ్చర్యముగనున్నది. దంతకుమారుడు తనపత్నితోసహా తామ్రలిప్తరేవునుచేరి యట సింహళమునకు బోనున్న నౌకలో ప్రవేశించెను. అప్పుడు యిరువురు బ్రాహ్మణులు మారువేషములో చిన్నదోనెలో నౌక దరిచేరి సింహళము చేరవలెనని నౌకాధికారికి నివేదించుకొనిరి.

అశోకుడు నౌకాశాసనము చేసినట్లును వ్రాయబడి యున్నది. భోదిసత్వవాదనకల్పలత గ్రంథములో క్షేమేంద్రుడు భారతనౌకావ్యాపారమునుగురించి వ్రాసెను. భారతవర్తకులు, చీనా, యీజిప్తు, సింహళమాదిదేశములకు పోవుచున్నట్లును, అట నాగులు అనువారు యీవర్తకులను బాధచేయగా వర్తకులమొఱ్ఱవిని పాటలీపుత్రమునుండి అశోకుడు నావికాశాసనము వ్రాసినట్లునుగలదు.

శ్లో॥ రాజా అశోకః నామాభూత్పురే పాటలిపుత్రకే।
తంకథా చిత్సభాసీనం విణిబొద్భుపగామినాం।
సర్వస్వనాశశోకార్తః సనిశ్వాసావ్యజిజ్ఞపుః॥

శ్లో॥ అస్మాకంతుప్రవహణం భక్త్యారత్నధనంహృతం।
కేవలం భాగ్యదౌర్బల్యాన్నాగే సాగరవాసిభిః॥
వయమస్యత్రజీవామ స్తదుపేక్షాతు తేఽభో।
సముద్రయాత్రావిచ్ఛేదాత్ కోశశోషవిధీయిని॥
ఇతితేషాంవచశ్రుత్వా రాజాసంక్రాంతతహ్వయా।
సముద్రాంతంగతః నాగన్ విచిన్వన్నితిలోభవత్॥
తందృష్ట్వానిప్రతీకారకోపవ్యాకులమానసమ్।
ఇంద్రోనామోబ్రవీత్ భిక్షుఃపరభిక్షు స్తతోన్తికే॥
నాగానాంరత్నచోరానాం త్వత్ప్రతాపాగ్నిసూచకః।
తామ్రపట్టార్పితోలేఖఃప్రేష్యతఃపృథివీపతేః॥
ఇతిభిక్షువచఃశ్రుత్వా లేఖంరాజావిషమవాన్।
క్షిప్రమేవతమంభోధౌనాగాస్తిరేప్రచిక్షుపుః॥
అథరాజ్ఞాపునర్లేఖేప్రహితేనాగమపుంగవః।
స్కందర్పితాఖిలవాణిగ్రత్నభారాసమంయయుః॥
తదశేషంరపతిర్వితీర్యవణిబంధనం।
విసృజ్యనాగానభవజ్జిసననాసదరః॥

సంస్కృత, పాలీవాఙ్మయములందే గాక భారతనౌకా పరిశ్రమచిహ్నాలు ప్రాచీనభారతశిల్పములందును గానవగును. అజంతాగుహాలలోనున్న చిత్రములందు నౌకలున్నవి.

క్రీ. పూ. రెండవశతాబ్దమందు నిర్మింపబడిన సాంబిస్తూపమున నేటికి నౌకాచిహ్నము చిత్రింపబడినది గానబడును. అచి

త్రములో బుద్ధుడు ఇద్దరు అనుచరులతో నిలుచబడినట్లున్నది. సాంచిస్థూపముయొక్క పశ్చిమపుద్వారమువద్దనున్న చిత్రములో నొక నౌక చిత్రింపబడియున్నది. ఈచిత్రములోనున్న నావ మహారాజులుపయోగించునట్టిదిగను చిత్రింపబడినది.

క్రీ. వె. రెండవశతాబ్దమున నిర్మింపబడిన శాసనములు (కంన్హారగుహాలు) బొంబాయిదరి సలసత్తిదీవులలో ఆంధ్రాభి త్యునికాలమునాటివి. అందు నౌకాభంగమైనట్లును, ఇనువురు పద్మపానిని రక్షింపమని ప్రార్థించునట్లును, తమపరి రక్షింపబడి నట్లునుగలవు.

ఒకప్పుడు నల్లపెగోడా (Black Pagoda of Kavaraka) గానుండి నేడు శ్రీజగన్నాథస్వామిగానున్న ప్రాకిఆల యమున నొక నౌకాచిత్రమున్నది.

అజంతాగుహలలో నొకచో పారశీకపురాయబారులు రాజునుదర్శించునట్లు చిత్రింపబడియున్నది. పులికేశు తన నావి కాదళముతో పూరీని ముట్టడించినట్లును నాశనము చేసినట్లు గలవు.

అజంతాచిత్రములలో విజయుడు తనసేనతో నావల మీాదనుండి సింహళములో దిగినట్లును, అందు 1500 మంది అనుచరులు గలరనియుగలవు. గుజరాతునుండి సాహసముతో నౌకలమీాద కొంతమంది యానముచేసి జావాను ఆక్రమించి నట్లు జావాలోని చారబుదరు ఆలయములోని చిత్రములవలన

తెలియుచున్నది. సింహళమునుండి రెండువందలమంది యానికుల తో పాహాయాన్ అను చీనాయాత్రికుడు జావా వెళ్ళినట్లువ్రాసి యుండెను.

ఆంధ్రరాజులు తమనాణెములమీదగూడ నౌకాచిహ్నములనుంచుకొనిరి. ఆంధ్రులు కళింగపట్నమునుండి బయలుదేరి, బర్మాప్రాంతములు, మలయాప్రాంతములను ఆక్రమించిరి. బర్మాలో తెలింగులు అని పిలువబడువారు సింగపూరులో క్లింగులు అని పిలువబడువారును వారిసంతతివారలనియే చెప్పబడును.

భారతీయులు ప్రాచీనయుగములో బహునిపుణులగు నావికులుగ నుండిరని చెప్పుటకు ఇంతకన్న నిదర్శనములను డా. రాధకుముదముఖర్జీగారు Indian Shipping and Maritime Activity లో విపులముగా చూపిరి.

మౌర్యుల కాలము.

"—all evidences available will clearly show that for full thirty centuries India stood out as the very heart of commercial world cultivating trade relation successively with the Phonecians, Jews, Assyrians, Greeks, Egyptians and Romans in anciant

times and Turks, Venctians, Portugeese, Dutch and English in the Modern times."

(Indian shipping Page 82.
Dr. Radhakumuda Mukharjee)

"—దొరకిన నిదర్శనములవలన ముప్పదిశతాబ్దములు భారతదేశము ప్రపంచకవర్తక కేంద్రస్థానమనియు, ప్రాచీనయుగమున భారతీయులు, ఫొనీసియనులు, యూదులు, ఆసేరియనులు, గ్రీకులు, ఈజిప్టుదేశీయులు, రోమనులతోను, నవయుగమున తురుష్కులు, వెనిసువాసులు, పోర్చుగీసు, డచ్చి, బ్రిటిషువారితో వర్తకవ్యాపారముచేయుచున్నారని రూఢిగ నిశ్చయించగలము."

బాబిలోనియ, భారతదేశములమధ్య నౌకావ్యాపారమున్నట్లున్ను క్రీ॥ పూ॥ 3000 సంవత్సరములక్రితము బాబిలోనియారాజగు అరుబాగాసు మలబారునుండి టేకుతెచ్చినట్లు పరీక్షించినవారు చెప్పుచున్నారు. బాబిలోను భాషలో వస్త్రముకు సింధు అని శబ్దార్ధముగలదు. సింధుదేశమునుండి వచ్చినదికాబట్టి సింధుఅయినట్లు మనము యెంచవచ్చును.

హారోడిట్సు తనచరిత్రలో భారతీయులు జెరక్సుసేనలో చేరి యుద్ధముచేసినట్లు వ్రాసియుండెను. డరయసు యొక్కరాజ్యము భారతదేశముకూడా వ్యాపించియున్నట్లు వ్రాసియుండెను. భారతదేశము చాలభాగ్యవంతమైన దనియు, బంగారు విస్తారముగా లభించుననియు వ్రాసియుండెను.

అలగ్జాండరు భారతదేశమును దండెత్తివచ్చినప్పుడు సింధునదిని దాటుటకు భారతదేశీయులు బోటులు, పడవలు యిచ్చినట్లు చెప్పబడియున్నది. గ్రీకుచరిత్రకారులగు ఆరియన్ కర్టియసులు వ్రాసినప్రకారం క్రీ॥ పూ॥ 350 స॥ ములకు భారతదేశములో నౌకాపరిశ్రమ చాలా అభివృద్ధిగాయున్నట్లున్నూ వేలకొలది జనులకు జీవనాధారముగ నుండెననియు తెలిసికొనగలము.

నియరకసుయొక్క ముఖ్యయానముల పారశీకసింధుశాఖను దాటుటకు 8000 మంది సైనికులకు కొన్ని వేల గుఱ్ఱములను తినుబండారములను కొనిపోవుటకు రమారమి 2000 నౌకలను వాడినట్లు పోలిమి వ్రాసియుండెను. ఈనావను భారతదేశపు కలపతోను, భారతీయులే నిర్మించినట్లున్ను వ్రాసియుండెను.

మెగాస్థనీసు గ్రంథములో భారతదేశములో చంద్రగుప్తుని కాలమునాటికి నౌకాపరిశ్రమ చాలా వృద్ధిచెందినట్లు వ్రాసియుండెను. ప్లినీ తనపుస్తకములో భారతనౌకాపరిశ్రమగురించి వ్రాయుచు సింహాలద్వీపపునావికలు నక్షత్రమండలమును చూడకుండనే నావయానము చేయుచున్నట్లు వ్రాసిరి. సింహళపు నావికులు పిట్టలనుపెంచి నావలో పిట్టనువదలిన ఆపిట్ట యేమార్గమునపోయిన ఆమార్గమునతీరమున్నట్లుగ్రహించెడువారు.

భారతనౌకాపరిశ్రమ.

అర్థశాస్త్రము.



మగధరాజ్యము చంద్రగుప్తునికాలమున పరిష్యా మొదలు పర్వతపంక్తులను దాటియుండెను. క్రీ॥ పూ॥ 321 మొదలు క్రీ॥ పూ॥ 297 వరకు ఏకచ్ఛత్రాధిపతిగ చంద్రగుప్తమౌర్యుడు పరిపాలించెను. ఈతని రాజధాని పాటలీపుత్రము. చంద్రగుప్తునికాలములో భారతనౌకాపరిశ్రమ ఉన్నతస్థితియందున్నట్లు గ్రీకు రాయబారియగు మెగాస్తనీసు వ్రాసియుండెను. చంద్రగుప్తుడు ఆనావికాపరిపాలనార్థము ప్రత్యేక సిబ్బంది (Board of Admirality) ని నిర్మించి నౌకాయానమును పరిశ్రమను గాపాడుచుండెను.

చాణక్యుడు చంద్రగుప్తునిమంత్రి. కౌటిల్యుని అర్థశాస్త్రములో చంద్రగుప్తుని రాజ్యపాలనా విధానము వర్ణింపబడియుండెను. నౌకాపరిపాలనార్థము "నావాధ్యక్షుడు' అను అధికారియున్నట్లును, ఆయన నదులు, సరస్సులు, సాగరములలో నావికాదళమును చూచుచున్నట్లును వ్రాసియుండెను.

"నావాధ్యక్షసముద్రసంయానవానదముఖతర
ప్రచారణదేవసరోవిసనోనదీతీరాంశ్చస్థానయాదివ్వవెక్షతే॥"

నావాధ్యక్షుడు నేటి (Port Commissioner) వంటి యుద్యోగియై యుండెను. రేవులలో పన్నులు వసూలు చేయుటయు, నౌకలకువలయు సహాయములు చేయుటయు నీతనిపని. నదీతీరమున సరస్సులతీరమున సాగరతీరముననున్న గ్రామస్థులు రాజునకు కొంత నియమితపన్ను కట్టవలసియున్న ది. మత్స్యవేటకాండ్రు తమకు లభించినవేటలోని ఆరవపాలు ప్రభుత్వమునకు కట్టవలసియుండెను. వర్తకులు రేవుపట్టణము లలో మామూలుపన్నులు చెల్లించవలసియుండెను. ప్రభుత్వపు నౌకలలో యానముచేయు మనుష్యులు ప్రభుత్వమునకు యానపుపన్ను కట్టవలసియుండెను. ముత్యములు పట్టుటకు శంఖ ములను తీయుటకును, వర్తకులకు ప్రభుత్వమువారి నావలను అద్దెకు యిచ్చుచుండెడివారు.

నావాధ్యక్షుడు రేవులదాటించునప్పుడు పన్నులను వసూలుచేయుచుండెను. ప్రతిరేవునందును మంచినావలను నిపుణులగు నావికులను ప్రభుత్వమువారు యేర్పాటుచేయుచుం డిరి. మనిషికిన్ని, చతుష్పాద జంతువునకు రేవుదాటుటకు ఒక మాషపన్ను. నెత్తిబరువు, కావిడి బరువు, ఆవు, గుఱ్ఱమునకు రెండుమాషలుపన్ను. ఏటిరేవుదాటిన ఒంటె, బఱ్ఱెను, నాలు గు మాషలుపన్ను. చిన్నబండికి అయిదు మాషలుపన్ను. మధ్య తరగతిబండి ఎడ్లతోలాగబడిన ఆరుమాషలుపన్ను. పెద్దబండికి ఏడుమాషలుపన్ను. బండిమీాదనున్న బరువునకు నాలుగు

మాపలుపన్ను. ప్రమాదకరమైన ఏటిరేవులవద్ద పన్నులు రెండింత లుండెడివి.

నావాధ్యక్షుడు పన్నులు వసూలు చేయుటయేగాక నావలకు, నావికులకు తండ్రివలె సంరక్షించు బాధ్యతయు గలదు. తుపాను తగిలిన నావలకు, నావాధ్యక్షుడు అన్ని సదుపాయములు చేయవలసియుండెను. తుపానువలన ఓడలోని దినుసు పాడయినచో, నాఓడలకు పన్నులు లేకుండగనో, లేకసగము పన్నులుగనో, యుండునట్లు చేయుచు, తగుసమయము రాగనే, నావయోడ తనగమ్యస్థానముచేరునట్లు చేయుపూచీ గలిగియుండెను. ప్రమాదముచేత నేనౌకయయినను దినుసుతో మునిగిపోయినయెడల, నావాధ్యక్షుడు వర్తకులకు కొంత ముదరా యిచ్చునట్లును, పద్ధతిగలదు. ఆషాఢశుద్ధసప్తమి మొదలు కార్తీకమాసమువరకు నదులుపొంగిపారును. గనుక రేవులు దాటుటయందు జాగరూకతతో నుండునట్లు చెప్పబడినది. పెద్దనదులు దాటుటకు రేవులయందు పెద్దనౌకలను యేర్పాటు చేసిరి.

రేవులు దాటుటకు చాలషరతులు నిర్ణయించిరి. ప్రభుత్వపు అనుమతిలేనిదే రేవుదాటరాదు. రాజద్రోహులు, దొంగలు రేవుదాటుట చాలకష్టముగ నుండెను. రేవులుదాటుటకు, కాలము స్థలము నిర్ణయింపబడెను. నియమముల నతిక్రమించిన జరిమానా విధించుచుండిరి. కాని మత్స్యవేటకాండ్రు, చిన్నవస్తు

వుల నమ్మువారు, పోలీసులు, వార్తాహరులు, సేనకు వలయు సామగ్రి తీసుకొనిపోవువారు, గ్రామములంట వర్తకమునకు పోవువారు, రేవులు దాటుటకు అభ్యంతరములు లేవు.

బ్రాహ్మణులకు, యతులు సన్యాసులకు, పిల్లలు ముదుసలివారు, రాజవార్తాహరులు, గర్భిణిస్త్రీలు, రేవులదాటుటకు నావికాధ్యక్షుడు ఉచితముగ పాసులనిచ్చుచుండెను.

విదేశవర్తకులు, స్థానికవర్తకుల స్నేహితులు, ఉచితముగా రేవుస్థలములలో దిగుటకును ఏర్పాటుచేయుబడెను.

ప్రభుత్వపు అధికారములకు వ్యతిరేకముగ సంచరించువారిని శిక్షించుటకును నావికాధ్యక్షునికి అధికారము గలదు. ఓడదొంగలనావలు, శత్రుదేశము పోవునావలు, ప్రభుత్వమువారిసుసుములు చెల్లించని ఓడలను, ముంచివేయుటకు నావికాధ్యక్షునికి అధికారము గలదు.

పరస్త్రీలతో పారిపోవువారిని, చోరులను సామానులేక యానముచేయువారిని, మారువేషధారులను, విలువగలసామానులను మరుగుపరుచువారిని, నూతనముగా సాధువులుగ మారిన వారిని, రోగులను, రహస్యకార్యములలో చేరినవారిని, విషము ఆయుధముల గలవారిని, దూరదేశమునుండి అనుమతి లేకుండావచ్చెడివారిని బంధించుటకు నావికాధ్యక్షునికి అధికారముగలదు.

చంద్రగుప్తుడు, అశోకుడు రాజ్యముచు పాలించుచు, ఇతరదేశములతో రాజులతోను విదేశవర్తక వ్యాపార సంబంధములున్నట్లున్న వి న్సెంటుస్మితుగారు " The existance of these eloborate regulations is conclusive proof that the Mourya Empire in the 3rd century B. C. was in constant intercourse with foreign states and that large numbers of strangers visited the capital on business" "When we remember Asoka's relations with Ceylone and even more distant powers, we may credit him with a sea-going fleet as well as an army" N. A. Smith: Early History of India: చెప్పినవాక్యమునుబట్టి చూచినచో, మనపూర్వులు యెంతటిగొప్పనావికులో తెలిసికొనవచ్చును.

ఆంధ్రయుగము.

"The Andhra period seems to be of considerable prosperity. There was trade both overland and by sea with western Asia, Greece, Rome, Egypt as well as with China and Far East. Embassies are said to have been sent from South India to Rome. Indian elephants are used for syrian warfare." ఆంధ్రయుగము క్రీ॥ పూ॥ 200 మొ క్రీ॥ వె 250 వరకును

ఆంధ్రులు దక్షిణభారతమున చాల ప్రతిభతో పరిపాలించిరి. ఈయుగమున పశ్చిమఆశియా దేశముతోను, గ్రీసు, రోము, ఈజిప్తు, చీనా, ఆదితూర్పుదేశములతోను, విశేష వర్తకవ్యాపారములున్నట్లు చరిత్రకారులు చెప్పుచున్నారు. ఆంధ్రరాయబారులు రోమునగరమున యున్నట్లును తెలియుచున్నది. వర్తకము, భూమిమీాదను సాగరముమీాదను జరుగుచున్నట్లును చరిత్ర చెప్పుచున్నది.

"It was by the sea, and after cladius by the open sea, that the bulk merchandise from Indian south coast ports was carried to Arabian marts and Alexandria" అని యొక చరిత్రకారుడు వ్రాసి యుండెను. దక్షిణభారత దేశమునుండి విశేషవ్యాపారము నావలమీాద జరుగుచుండెను. గ్రీకునావికులు వర్తకమును విశేషముగ చేయుచుండెడివారు. తమ ఈజిప్తురేవులను జూలైనెలలో వదలి నలుబదిదినములలో ముజరిసరేవుచేరి, ఇటమూాడు మాసములు వర్తకముచేసి, డిశంబరు జనవరులలో స్వదేశము యేగెడివారు. క్రీ॥ వె॥ 47 సం॥ రమున హిపాలసు అనునావికుడు నౌకలను నేరుగ ముజరిసురేవునకు వచ్చునట్లు నడుపుట ప్రారంభించెను. అందువలన మార్గమధ్యమందున్న ఆరబు ఓడదొంగల భయము తగ్గెను. ఈవర్తకమువలన భారతదేశము సాలీనా రోమునుండి కొన్ని కోట్లరూపాయలు సంపాదించుచుండెను.

"Lower Burma or Pegu was conquered by emigrants from Telugu kingdoms bordering on the Bay of Bengal and consiquently the people of Pegu have long been known to the Burmaus and all other foreigners by the name of Talaing" దక్షిణ బర్మా, పెగూప్రాంతములకు బంగాళాఖాతపు పరిశ్రాంతముల నుండి వలసవచ్చిన తెలుగుప్రజలు జయించుటచేతను పెగూ వాసులు చాలకాలమువరకు బర్మాదేశీయులచేతను, ఇతరవిదేశీయులచేతను తెలైంగులని పిలువబడుచుండెను.

క్రీ॥ పూ॥ 8 వ శతాబ్దమునకు పూర్వము కలింగులు భారతదేశములో నెనిమిదిరాజ్యము లాక్రమించినట్లును, కృష్ణా గంగానదుల మధ్యనున్న రాజ్యము నాక్రమించినట్లును చెప్పుచున్నారు. వీరిరాజధాని కలింగ, కలింగపట్నము. ఈరాజులు బౌద్ధులగుటచేతను, వీరు నౌకాపరిశ్రమయందు శ్రద్ధవహించినట్లును, వీరిరాజులు నౌకాయానము చేసినట్లును తెలియుచున్నది. అప్పటికి చిలకసరస్సున చాలనావ లున్నట్లును చరిత్ర చెప్పుచున్నది. కలింగులు మొదట సింహళద్వీపముతో వర్తకము చేయుచుండిరి. తమపరి బర్మాతో వర్తకముచేసినట్లును, బౌద్ధవర్తకులు కలింగపట్టణమునుండి సువర్ణభూమికి పోవ్వు వ్యాపారమును చేసినట్లును, బౌద్ధభిక్షులు కలింగపట్టణమునుండి సువర్ణభూమికి యేగినట్లును, చెప్పబడియున్నది. అశోకుని

కాలమున బయలుదేరిన బౌద్ధమత ప్రచారము పోయిన చిహ్నములు నేటికిని ప్రోముదరి తారక్షేత్రమువద్ద గాంచవగును.

క్రీ॥ వె॥ 300 సంవత్సరమున ఆంధ్రదేవులనుండి వచ్చిన యోధులు మర్తబాన్ సింధుశాఖప్రాంతములను రాజ్యస్థాపన చేసినట్లును, వారిరాజ్యపట్నము తటోన్ లేక సిద్ధముంగా అయినట్లును చరిత్రకారులు చెప్పుచున్నారు. సింగపూరులో త్లైంగులను వారు పూర్వకాళింగుల సంతతివారని యొక చరిత్రకారుడు అభిప్రాయపడుచున్నాడు.

చోళదేశపు నావికులు తమనౌకలతో బంగాళాఖాతమును దాటి గంగానది ప్రాంతములకు ఐరావతి నదీప్రాంతములకు పోయినట్లును విన్సెంటుస్మిత్ గా రంగీకరించిరి.

కళింగదేశపు నావికులు తమదేశతృష్ణచాలక తమనావలను సముద్రగాములుగా నడపి మీానాద్వీపమును కనుగొనిరి. అట గ్రామములను నిర్మించి, వర్తకమును పెంపొందించి, తమ కళింగ దేశముతో వ్యవహారముచేసినట్టు చరిత్రకారులు చెప్పుచున్నారు.

వంగదేశీయులు బహునిపుణులగు నావికులుగను చరిత్రలో వర్ణింపబడియుండిరి. ప్రాచీనులు నౌకాబలసమేతముగ రాజ్యములను జయించినట్లును, విదేశరాజ్యములతో వర్తకవ్యాపారము చేసినట్లును, మనముగ్రహించగలము. నాడు నేటివలె కంపాసు అయినను లేదు, నక్షత్రములనుచూచి గాలులగమన

ములను గమనించి నావికులు సాగరముల మార్గమును, విశేషవర్తకములను, విశేషసేనలను, మతప్రచారకులను సలుపుచుండిరి.

మహమ్మదీయయుగము.

సింధురాష్ట్రము మొదట మహమ్మదీయనావికుల యొక్క గురియయినట్లు చరిత్రచెప్పుచున్నది. సింహళద్వీపపు రాజులు అరేబియాదేశమునకుబంపు నజరానాలను సింధునదీ ముఖప్రాంతమున ఓడదొంగలు కొల్లగొనుటచేతను, అరేబియా దేశీయులు సింధునదీతీరనౌకాదళముపై కినుకవహించిరి. పరిష్యాదేశమువారికిగూడ భారతీయఓడలన్న మహాభీతిగా నుండెను. అందుచే మహమ్మదుబిన్‌కాసిం కొన్నివేలసేనలతో ఫిరంగులతో, సింధుదేశముపై నావలమీద దాడెత్తివచ్చియుండెను.

11 వ శతాబ్దమున సుల్తాన్ మహమ్మదు జాటులను అణచుటకు సేనలను మరల్చెను. మహమ్మదీయులు 1400 నావికాదళముతోను, జాటులు 4000 నావలతోను, సాగరమున సమరము సలిపిరి. జాటులు పూర్తిగనోడిపోయిరి.

15 వ శతాబ్దమున కల్లికోట ప్రపంచకములోనెల్లగొప్ప రేవుగనుండెను. మక్కానుండి, అలగ్జాండ్రానుండి, జావానుండి వర్తకులటకువచ్చి తమదినుసుల నమ్మి, అటనుండి, మిరి

యాలు మొదలగువస్తువులను కొనుక్కొనేవారు. గుజరాతువర్తకులువిశేషముగ, జావాతోను, సింహళముతోను ఓడవర్తకముచేసేవారు. అల్లాయుద్దీన్ గోదావరి గంగానదులలో గొప్పనౌకాబలము పొందినట్లును మనము ప్రతాపరుద్రనాటకములో చదివియున్నాము. వేటకై యేగిన ప్రతాపరుద్రుని బాధించి నావలలో గొంపోయి ఢిల్లీలో ఖైదుచేసెను. యుగంధమంత్రి రాజునువిడిపించి, అల్లాయుద్దీనును బాధించినకథ యెల్లరకును తెలిసినదిగాదా.

భారతనౌకావృత్తాంతము "అయినాఅక్బరీయను గ్రంథములో అక్బరుకాలమునాటిపరిస్థితులు వర్ణింపబడియుండెను. అక్బరుపరిపాలనలో చంద్రగుప్తునికాలమువలె మహోన్నతమయిన యేర్పాటున్నట్టుల వర్ణింపబడియుండెను.

అక్బరు రాజ్యపాలనలో నౌకాపరిపాలనాశాఖకు చాలపనియున్నట్లు కనుపించును. నావలను, పడవలను, నిర్మించుట, నిర్మాణముపై పరిశీలించుటయును గలదు. వర్తకమునకువలయు నౌకలు, రాజులకువలయునౌకలు, యుద్ధమునకు వలయునౌకలు, ఏనుగులును రవాణాచేయుటకు వలయునౌకలను నిర్మించుటయు, రాజులవిలాసార్థమువలయునౌకలను నిర్మించుటయును గలదు.

నౌకాశిక్షణగలనిపుణులగు నావికులను తయారుచేయుటయు నీనౌకాధ్యక్షునిపని. ప్రతినౌకలోను (1) నఖోడా నేటి

శస్తాను. (2) మాలిము, నక్షత్రములను ఆకాశమును గామినుల నడపు అధికారి. (3) టిండలు, కలాసులమీద పెద్దఅధికారి. (4) సరంగు, నౌకను మరమ్మత్తు, ప్రయాణమును, ఏర్పాటు చేయువాడు. (5) నఖోదం కానబు, ఓడలో వలయుదీపములు నూలు యెగుమతి దిగుమతి చేయువాడు. (6) బాండారి, ఓడలో తినుబడిపదార్థములను జూచువాడు. (7) కరాణి, ఓడగుమాస్తా, నీటిని సరఫరా చేయువాడు. (8) సుక్కాని, ఓడసుక్కాని కాయువాడు. (9) పుంజారీ, ఓడకొయ్యమీదనుండిమాచి, దరి కనుపించిన, ఓడకనుపించిన, తుపాను కనుపించిన చెప్పువాడు. (10) గుమతీ, ఓడలోనినీరుతోడి, పైకిపోయువాడు (11) గన్నరు, ఓడలో సామాను చూచువాడు. (12) ఖరవా, చాపలను యెత్తుట, దించుటలోను, లంగరును తీయువారును గలరని చెప్పుచున్నారు.

ఏరులు, నదులు, దాటుటకు వలయు రహదారులందు నిపుణులగు నావికులచే తెప్పరేవులు స్థాపించబడెను.

ఓడలు ప్రభుత్వమునకు నీయవలసిన పన్నులు వసూలు చేయుటకు సిబ్బందియు నౌకాధ్యక్షుని యాజమాన్యమున పన్నులు వసూలుచేయుచుండిరి.

అక్బరు బంగాళమునకుగాను మొదట 3000 నౌకాదళములనుంచి బంగాళా రేవులను ఓడదొంగల బారినుండి కాపాడుచుండెను. ఈనౌకాదళమును 768 నౌకలకు తగ్గించి ఢక్కా

లో నౌకకార్యస్థానమును పెంచి బంగాళా రేవులను కాపాడుచుం డెను. ఈనౌకాదళమును వృద్ధిచేయుటకు గాను జాగీరులు యిచ్చెను. సాలీనా 843452 రూపాయిలు అక్బరు వ్యయము చేయుచుండెను.

నౌకలనిర్మించుటకు వలయుసామగ్రి సిలహిటునుండి లభించుచుండెను. కేంస్టాంటినోపిలుసుల్తాను తనకు వలయుఓడలను ఢక్కాలో చక్కగ నిర్మించుచుండెను. పెగూనుండి వచ్చుటేకుకలప, మలబారునుండి వచ్చుటేకువలన భారత నౌకానిర్మాణమున కనువగుచుండెను.

గోల్కొండనవాబులు నౌకాదళమును కలిగియుండెను. గోల్కొండ వర్తకులు, ఆరకాం, తనసరీం, సింహళముతో వర్తకము చేయుచుండిరి. నరసాపురం బహు ప్రాచీనమయిన ప్రాముఖ్యమైన రేవు.

బంగాళానవాబు అయిన సైస్తఖాను, నౌకాదళమును పెంచి, తనదేశపువర్తకులకు ఓడదొంగలవలన సంరక్షణ యిచ్చుచుండెను. అందుకుగాను, వర్తకులు పన్నులనీయవలసియుండెను.

కోరమాండలుతీరమున నుపయోగించు పడవలను మసూలపడవలందురు. ఇది చెక్కలతో నమర్చబడి, నారతో కుట్టబడియుండును. కోరమాండలుతీరపు కెరటముల కింకొక విధమగు పడవలు పనికిరావు.

ఔరంగజేబుకాలమున సూరతులో మెక్కాకు యాత్రికులను ఉచితముగా గొనిపోవుటకు నాలుగు పెద్దఓడలు ఎప్పుడును సిద్ధముగా నుండెడివి. ఈకాలములో పశ్చిమతీరమున ఓడదొంగలు విచ్చలవిడిగ చెలరేగిరి. సూరతులో గొప్ప వర్తకుడగు అబ్దులుగఫూరునౌకలను ఓడదొంగలు కొల్లగొని తొమ్మిది లక్షలరూపాయిలు అపహరించిరి. ఈయనతాలూకు వేరొక ఫతెమహమ్మదు అను ఓడను ఇంగ్లీషుఓడదొంగ యంగు ఎవరీ యనువాడు కొల్లగొనెను.

శ్రీశివాజీమహారాజు గూడ సూరతునుక్కాలకు పోవు యాత్రికుల ఓడలను కొల్లగొనునట్లు చరిత్రలో చెప్పబడియున్నది. శ్రీశివాజిమహారాజు ప్రోత్సాహమున భారత నౌకాపరిశ్రమ యభివృద్ధి పొందెను. మహారాష్ట్రుల పరిపాలనయందు విజయదుర్గ, కొలాభా, సింధువర్గ, అత్మగిరి, అంజవేలు రేవులందు నౌకాదళనిర్మాణము చేయబడినట్లు చరిత్రలో చెప్పబడియున్నది. 1098 సం॥ మున మహారాష్ట్రనౌకాధ్యక్షునిగ కోనాజీఅంగ్రియాగారు "దార్యసారంగ" అను పదవితో ఏర్పాటుచేయబడిరి. ఈతని హయాములో బొంబాయితీరపు పాశ్చాత్యవర్తకులకు చాల ఆరాటము చేసి యుండెడివారు. ఈతనియుద్ధములు ఈతనిగెలుపులు వర్ణనాతీతములు.

మహారాష్ట్రపరిపాలనలో భారతనౌకాదళములు అభివృద్ధిపొందినవి. ఉచ్ఛదశలో నున్నవి.

కంపినీ యుగము.

మొగలులు, మహారాష్ట్రులు క్రమేణా బలహీనులైరి. ఈస్టుయిండియాకంపెనీవారు క్రమేణా తమబలమును వృద్ధి చేయుచుండిరి. కుంపినీవారి పాలనమందును భారతనౌకాపరిశ్రమ మహోన్నతపదవిని యనుభవించినది. సుమారు 300 సంవత్సరములు భారతదేశము నౌకాదళమును, వర్తకనౌకాసమూహమును, సగర్వముగా నుంచినట్లు మనము చరిత్రలో చూడగలము. 1827 సం॥రమున కాలనులు గౌరవనీయులైన లీస్టరుస్టాన్‌హోప్ ("Hon'ble Leistor Stanhope)" Never was then an instance of any ship of Bombay Marine having lowered her flag to an enemy of equal force" సమానమైన శత్రువునకు బొంబాయి నౌకాదళము వెనుక జూపియుండలేదు." అనిచెప్పియుండిరి.

1669 సం॥రమున కుంపినీ డైరక్టరు Mr. W. Pett పెట్టుదొరగారిని నౌకాదళ నిర్మాతగ ఏర్పాటుచేసిరి. 1735 సం॥రమువరకు సూరతునగరమున యీనౌకానిర్మాణము జరుగుచుండెను. పార్శీనౌకానిర్మాతలగు లావ్జీనా వ్యారంజిగారును సూరతునుండి బొంబాయి యరుదెంచిరి. 1802 సం॥రమున బ్రిటీషురాజునకుగాను యుద్ధనావలను బొంబాయిలో పార్శీనిర్మా

తచే నిర్మింపబడియుంటచే నీతనిపనివానితనమును బ్రిటిషువారు సహితము ఆమోదించిరి అనుటకు సందేహములేదు. బొంబాయిలో నిర్మించిన నౌకలు ఏబదివత్సరములవరకు పనిచేయునని బ్రిటిషువారు చెప్పియుండిరి. ఇంగ్లాండులో నిర్మించిన నౌకలు ప్రతి 12 వత్సరములకు మార్పవలసియుండెను. బొంబాయిలో నిర్మించిన నౌకలు చాల చౌకయనియు ఆంగ్లేయులే చెప్పిరి.

కుంపిణీవారి హయాములో బెంగాలునౌకాదళమును వృద్ధిచేసిరి. 1780 సం॥రమున హైదరాలీ కర్ణాటకమునకు దండెత్తుటయు, నావత్సరము అటసంభవించిన కరవుచేతను బంగాళమునుండి ఆంధ్రదేశమునకు ధాన్యపుఎగుమతిచేయుటకు నౌకల అవసరముహెచ్చెను. హిలహాతు, ఢక్కా, చిటగాంగులలో నౌకాపరిశ్రమలను నెలగొల్పినారు. 1790 సం॥రమున కలకత్తాతో డ్రైడాకు (Dry Dock) ను నిర్మించినారు. అందు (Pilot) ఆరకట్టుఓడలను మరమ్మతున కుపయోగించుచుండిరి.

"The Indian Navy which was thus created and built up by the efforts of the East Indian Company took an active part in the first & second Burmese wars and the first china war. A great deal of its service was outside the local India waters, in the Persian Gulf, in the Red sea and on the shores of East Africa" Dr. Radhakumar Mukarjee, కుంపిణీవారిచే ప్రారంభించబడి వృద్ధిచేయబడిన

భారతనౌకాదళము రెండు బర్మాయుద్ధములలోను మొదటి చీనా యుద్ధములోను విశేషముగ పనిచేసియుండెను. విశేషముగ పెర్షియన్ సింధుశాఖ, ఎర్రసముద్రము, తూర్పుఆఫ్రికా తీరమున యీనౌకాదళ ముపయోగము గాంచెను.

1840 సం॥రం తరువాత నీభారత నౌకానిర్మాణశాలలో నౌకానిర్మాణము చేయలేదు. 1863 సం॥రం రాణీగారిహయాములో నీనౌకాదళశాలలను ఎత్తివేసిరి.

"Thus passed away one of the great national industries of India after a long and brilliant history covering as we have seen period of more than twenty centuries" Dr. R. Mukarjee, Indian shipping.

పైవిధముగ దేశముయొక్క ముఖ్యపరిశ్రమయగు నౌకాపరిశ్రమ యిరువదిశతాబ్దములు మహోన్నతచరిత్రగలిగి నేడు మట్టుముపొందినది.

ప్రధానపరిశ్రమ (Key Industry.)

భారతదేశమునకు నౌకాపరిశ్రమయు ప్రధానపరిశ్రమలలో నొకటియై యున్నది. మనదేశమునకు బట్టల నేతపరిశ్రమ వ్యవసాయ పరిశ్రమ ప్రధానపరిశ్రమలు. మనము సాలీనా సుమారు యేడువందలకోట్లరూపాయల విలువగల దినుసులను

నౌకలమీద యెగుమతులు చేయుచున్నాము. మనదేశమునకు వలయు యంత్రసామగ్రి, తయారుచేయబడిన వస్తువులు విదేశములనుండి రావలసియున్నది. మనదేశములో పండుముడిపదార్థములు, నార, ప్రత్తి, గోధుమలు నూనెగింజలు గనులపదార్థములు (Ores) విదేశములకు ఎగుమతి చేయవలసి యున్నది. మనదేశమునకు ముఖ్యపట్టణములైన కలకత్తా, బొంబాయి, చెన్నపురి, కరాచీ, రంగూన్‌పురముల ప్రాముఖ్యత వాటిద్వారా జరగు నౌకావ్యాపారమువలననే యని మనము గ్రహించవలసి యున్నది. అందుచేత మనదేశమునకును నౌకాపరిశ్రమ ప్రధానపరిశ్రమయని చెప్పవచ్చును.

మనదేశమునకు సాలీనా కోటిరూపాయిలు విలువగల డబ్బాలో నిలువచేసిన చేపలను కొనుచున్నాము. 20 లక్షల రూపాయిల విలువగల చేపనూనెను కొనుచున్నాము. మన దేశములో సుమారు నూటికి తొంబదిమంది చేపలను తినువారు. సముద్రతీరమునగల సుమారుముప్పదివేల గ్రామవాసులు కేవలము చేపలవేటవలన జీవించుచున్నారు.

ప్రస్తుతము సుమారు పదివేలమంది కళాసులు, ఓడలలో పనిచేయుచున్నారు. మనదేశములో సుమారు రెండు వేలమంది ఆఫీసర్లు, మాలిములుగను కప్తానులుగను, రెండు వేలమంది యింజనీరులుగను పనిచేయు నవకాశము గలదు. సుమారు రెండువేలమంది నౌకానిర్మాణయంత్రాగారములందు

పనిచేయు నవకాశముగలదు. దేశములో ఓడలనిర్మాణమునకు వలయు యినుపప్లేటుల తయారుచేయుట మొదలగు పనులవలన విశేషపని దేశీయపరిశ్రమలకు గలుగును. నౌకాపరిశ్రమ భారతదేశప్రధానపరిశ్రమ (Key Industry) యని మనము గుర్తించవలయును.

పాలకులు.

కంపెనీవారి పరిపాలన కేవలము వర్తకులపాలన లాభమునే యాలోచించు పాలన. వారిపాలనలో భారతదేశమును పరిపాలించు సూత్రములు వేరు కుంపినీవారికి లాభము, వారియుద్యోగులకు లాభము, తమ ఖాతాదారులయిన భారతదేశమునకు లాభము. కుంపినీ పరిపాలనలో భారతదేశపరిశ్రమలు వృద్ధిచెందినవి. కుంపినీవారు భారతదేశపువస్త్రములను ఎగుమతి చేసిరి. కుంపినీవారికి వలయు నౌకలను చౌకగ బొంబాయిలో నిర్మించుచుండిరి.

కుంపినీరాజ్యమునుండి రాణిరాజ్యమునకు మారుట యనగా బ్రిటిషుపార్లమెంటు దృక్పథము మారినది. పరిశ్రామిక యుగము (Industrial Revolution) లో బ్రిటను స్థితి మారినది. ఇంగ్లాండు కర్మాగారములను నిర్మించి, పరిశ్రమాలయములను స్థాపించి ప్రపంచవాణిజ్యమును గుత్తగొన

యత్నించుచున్నది. సాగరరాణి (Mistress of the seas) గ నప్పటికి వన్నెకెక్కినది. ఫ్రెంచివారిని నెపోలియన్ నాయకత్వమున సముద్ర యుద్ధములలో జయించి తననాయకత్వమును స్థాపించినది. అట్టి రాణిప్రభుత్వము భారతదేశమునందు స్థాపించిన నాటినుండియు క్రమేణా భారతదేశపు పరిశ్రమలను నశింపజేసి, కర్మాగారములను మూయించివేసి, అన్నివిధముల భారతదేశమును తమకు అనువగు దేశముగ మార్చుకొని వచ్చిరి.

ఇంగ్లాండు పరిశ్రామికదేశమాయెను. (Industrial country) ఇంగ్లండులో ప్రతిపట్టణమందు కర్మాగారములు యంత్రశాలలు స్థాపింపబడెను. ఇంగ్లాండు జనసంఖ్య వృద్ధినొందెను. ఇంగ్లాండు వ్యవసాయమును విడచెను. ఇంగ్లాండునందలి పల్లె లన్నియు విధ్వంసమాయెను. గోల్డుస్మిత్ అనుకవి Deserted village యను పద్యములో వర్ణించినాడు. పల్లెలన్నియు పాడువడి పట్నములలో జనులు క్రిక్కిరిసిపోయిరి.

యంత్రసహాయమున వస్తుసామగ్రి విరివిగా తయారగుటచేతను తయారయిన యంత్రసామగ్రిని యమ్మటకుగాను విరివియగు దేశములు అవసరమాయెను. దేశములోనున్న పరిశ్రమలను నశింపజేసినగాని బ్రిటిషుయంత్రసహాయమున తయారయిన సామగ్రికి చెలామణియుండదు. రాణిప్రభుత్వము భారతదేశములో స్థాపింపగనే భారతదేశపుపరిశ్రమలను అణచుటకుగాను బహుయత్నములు చేసిరి.

ఒకప్పుడు విరివిగా బందరుసెల్లాలు, విశాఖపట్నంబార చాపులు, ఢక్కా మస్లినులు ఎగుమతిచేయు భారతదేశము నేడు సాలీనా యరువది కోట్ల రూపాయల వస్త్రములను విదేశముల నుండి కొనవలసిన యవస్థను ఎటులవచ్చెనో వస్త్రపరిశ్రమ లో ననుభవము గలవారు చెప్పవలసి యున్నది. నౌకావ్యాపారములోను ఆపై సూత్రము ప్రకారము భారతనౌకాపరి శ్రమను నశింపచేయనిచో బ్రిటిష్ నౌకాపరిశ్రమ వృద్ధినొందదు. అన్నివిధముల భారతనౌకాపరిశ్రమను వ్యాపారమును అణగ ద్రొక్కి బ్రిటిషుపరిశ్రమను వృద్ధిపరచినట్లు మనము ముందు అధ్యాయములందు చదువ గలము.

నావికావ్యాపారము (Seaborne Trade)

భారతదేశము ఫలవంతమయి సస్యసంపూర్ణమై ప్రపం చకమునకు వలయు ముడిపదార్థములను సరఫరాచేయు దేశ మయియున్నది. భారతదేశమునుండి ధాన్యములు మొదలగుతిను బడిపదార్థములు, నార, ప్రత్తి మొదలగు వర్తకవ్యాపారపుదిన సులు నూనెగింజలు ప్రపంచకమునకు ఎగుమతిచేయుచున్నది. విదేశములనుండి తయారయిన దినుసులు (Manufactured goods) యంత్రసామగ్రి దిగుమతి చేయుచున్నది.

ప్రపంచకములో గల కొన్ని దేశములు కేవలము భారత దేశముమీాదనే యాధారపడియున్నవి. అందు మొదటిది ఇంగ్లాండు. భారతదేశపు ఎగుమతులు దిగుమతుల లెఖలనుబట్టి చూచినచో మనకు భారతదేశపు స్థితిగతులు తెలియగలవు.

సాలీనా మనరేవులలో రెండువందలలక్షల టన్నుల దీనిన్ని ఎగుమతి దిగుమతి యగుచున్నట్లు అంచనా వేయబడినది. రెండువందలలక్షల టన్నులకును సుమారు డెబ్బదిఅయిదు కోట్ల రూపాయలు కేవులు (freights) క్రింద మనము చెల్లించుచున్నాము. అని మొదట గ్రహించవలయును.

ప్రభుత్వమువారు ప్రచురించిన నావికావ్యాపారము (Sea borne trade) 1928-29 సం||రపు లెఖలను తిలకించవలయును. 1928-29 సం||రముల కింకను ప్రపంచక ఆర్థిక మాంద్యము పెరగలేదు. ఆసంవత్సరములో

ఎగుమతులు	రు. 341,35,33,810	విలువగలవి.	
దిగుమతులు	290,79,28,005	,,	
మొత్తము.	632,14,61,815	,,	

ఈవ్యాపారముపై నూటికి పదిచొప్పున కేవులక్రింద మదింపు వేసినచో 63 కోట్ల రూపాయలు మనము ఖర్చు చేసినట్లు తెలియగలదు.

నావికావ్యాపారము, ముఖ్యముగా కలకత్తా, బొంబాయి, కరాచీ, చెన్నపురి, రంగూన్ పురములలోనె జరుగును.

కలకత్తా:—	ఎగుమతులు.	రు.	137,53,88,583
	దిగుమతులు.	,,	91,42,00,532.
బొంబాయి:—	ఎగుమతులు.	,,	86,29,37,765.
	దిగుమతులు.	,,	108,56,30,144.
కరాచీ:—	ఎగుమతులు.	,,	29,29,56,531.
	దిగుమతులు.	,,	31,75,24,771.
చెన్నపురి:—	ఎగుమతులు.	,,	220, 8,62,462.
	దిగుమతులు.	,,	28,23,85,094.
రంగూన్:—	ఎగుమతులు.	,,	28,39,80,868.
	దిగుమతులు.	,,	20,87,72,814.

1928-29 సం॥రమున బ్రిటిషుసామ్రాజ్యమునకు భారతదేశమునకు జరిగిన వ్యాపారమును గమనించవలసి యున్నది.

బ్రిటిషుసామ్రాజ్యము:—	ఎగుమతులు.	రు.	119,91,80,254
	దిగుమతులు.		115,04,13,454
	మొత్తము.		234,95,93,678

మనదేశమునకు జరుగు వ్యాపారములో మూడవవంతునకు పైగా బ్రిటిషుసామ్రాజ్యముతో జరుగుచున్నది. అందులకు కారణము మనవ్యాపారమును సర్దుకొనుటలోను, నిర్ణయించు

టులోను, మనదేశీయులకు హక్కులు లేక మనము ఇంగ్లండు వర్తకులయొక్క యాజ్ఞకు బద్ధులగుట యని తెలిసికొనవలసి యున్నది. ఇతరదేశములతో మనము వర్తకము చేసికొనుహక్కులు మనకు లేవు. ఇతరదేశముల వినస్సులకు బ్రిటిషు దినస్సులపైకన్న హెచ్చుపన్నుల ప్రభుత్వమువారు విధించి బ్రిటిషు సామగ్రితో మనలను నింపివేయుట. ఆకార్యమే ఆటవా ఒడంబడికగా నిర్ణయింపబడి, ఇతరదేశీయులకన్న బ్రిటిషువర్తకులకు తక్కువసుంకములువిధించుటచే దేశంబులట్టి యనర్థకమును గ్రహించి గత ఎసంబ్లీలో నొడంబడికను రద్దుచేయు తీర్మానమును అధికసంఖ్యాకులచే ఆమోదింపబడెను.

ప్రపంచనౌకాసమూహము (World Merchant Fleet)

నౌకాపరిశ్రమ ముఖ్యపరిశ్రమగా గల దేశములు ప్రపంచకములో ననేకములు గలవు. అందు బ్రిటను, అమెరికా, ఫ్రాన్సు, నార్వే, ఇటలీ మున్నగు దేశములు ముఖ్యములయినవి. గత ఐరోపా సంగ్రామాంతమునుండి నేటికి యూరపు దేశములు జర్మనీ ఆదిదేశములు తమ వర్తకనౌకాదళములను చాల వృద్ధిచేసిరి. 1934-35 సం॥రములో ప్రపంచకము మొత్త

మువిూద 64,88,5972 టన్నుల ఓడలున్నవి. అందు గ్రేటు బ్రిటను అగ్రస్థానము వహించినది.

గ్రేటుబ్రిటను	17298000	టన్నులు.
బ్రిటీషుసామ్రాజ్యము	2986000	,,
యునైటెడ్ స్టేట్సు	12145000	,,
ఫ్రాంసు	2959000	,,
జర్మనీ	3693000	,,
జపాన్	4086000	,,
నార్వే	3967000	,,
ఇటలీ	2838000	,,
హాలండు	2554000	,,
స్వీడన్	1541000	,,
స్పెయిన్	1164000	,,
డెన్మార్కు	1099000	,,
గ్రీసు	1711000	,,
భారతదేశము.	200000	,,

పైనుదహరించిన పట్టికలయిడు రిజష్టరు అను ప్రమాణ గ్రంథమునుండి స్వీకరించి తమ ప్రపంచకములోనున్న ఓడలు సంఖ్య అధికమైనట్లును, ఓడలుకు పనులు లేవని ఆందోళన జరుగుచున్నది. ఇందులకు కారణములను మనము కొంచెము ఆలోచించవలసియున్నది.

ఐరోపాయుద్ధానంతరమున చిన్నచిన్న రాజ్యములు తమదేశపు నావికాదళమునకు సహాయముగా నుండునని వర్తక నౌకలను వృద్ధిచేయు ననేక విధముల దేశీయులకు ప్రోత్సాహపరచిరి. అందుకు ఫలితముగ గ్రీసు, నార్వే, స్వీడన్, ఆది చిన్నరాజ్యములు తమయవుసరముకన్న పదిరెట్లు తమవర్తక నౌకాదళమును వృద్ధిచేసిరి. ఇంతలో ఆర్థికమాంద్యము (Depression) కాలసర్పము ప్రపంచకమును చుట్టుటయు, వర్తకము చాలవరకు తగ్గెను. ఎగుమతులు దిగుమతులు తగ్గెను. ఓడలకు పనులుతగ్గెను. ఈపరిస్థితులలో ఇంగ్లాడు జర్మనీలు చాలనష్టముపొందెను. తమవర్తకనౌకాదళమును ఇతరులకు పాతయినుముక్రింద అమ్మవలసివచ్చెను.

ఒక్కసంవత్సరములో ఇంగ్లాడు 834503 టన్నులు, ఫ్రాంసు, 272917 టన్నులు, అమెరికా 192787 టన్నులు పనమా 134521 టన్నులును తగ్గిపోయెను.

రష్యాలో 171522 టన్నులు హెచ్చుదలయు,
గ్రీసులో 203905 టన్నులు హెచ్చుదలయు,
చీనాలో 56546 టన్నులు హెచ్చుదలయు, గనబడెను.

గ్రీసు, నార్వే, స్వీడన్, ఇటలీవంటి చిన్నదేశములు తమ వర్తకనౌకాదళమును వృద్ధిచేసి పనికొరకు వర్తకరేవులలో పోటీసలిపి ఇదివరకున్న వర్తకమును చాలపాడుచేసిరి.

కాని భారతదేశముయొక్క దౌర్భాగ్యస్థితి మార్పుచెందలేదు. యథాప్రకారముగానే మననగ్రవ నౌకాదళము కనుబొమ్మలమీద వెంట్రుకలవలె పెరుగక, తరుగక నిలిచియున్నవి.

హిందూదేశము.

భారతదేశమున కోస్తావ్యాపారములో నెన్నిఓడలు వ్యాపారమునకై తిరుగుచున్నవని ఎసంబ్లీలో ప్రశ్నింపగ నూటయేబది స్టీమర్లు భారతదేశపు కోస్తావ్యాపారములో తిరుగుచున్నవనియు, అందు 87 స్టీమర్లు బ్రిటిషువారివనియు, 63 స్టీమర్లు భారతీయులవనియు ప్రభుత్వమువారు చెప్పియున్నారు. భారతీయకంపెనీల తాలూకు 63 స్టీమర్లు తిరుగుచున్నవని మనము గ్రహించవలసినదే కాని అందలి రహస్యమును చరిచి వెతకవలసియున్నది.

భారతదేశపు కోస్తాలో వ్యాపారముచేయు కంపెనీలు.

(1) బ్రిటిషుఇండియా స్టీమునావిగేషనుకంపెనీవారి స్టీమర్లు 74 వీటిటన్నేజి 370000 న్ను,

(2) ఏసియాటిక్కు స్టీమునేవిగేషన్ కంపెనీవారి స్టీమర్లు 16 వీటిటన్నేజి 82000 న్ను.

(3) సింధియాస్టీమ్ నేవిగేషన్ కంపెనీవారి స్టీమర్లు 17 న్ను టన్నేజీ 74000 లున్ను గలదు.

ఇవిగాక చిన్నస్టీమర్లుగల కంపెనీలు ఆరున్నవి. అవి,

1. బొంబాయి స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీ.
2. ఈస్టర్న్ స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీ.
3. మర్చెంటు స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీ.
4. నేషనలు స్టీము షిప్పు కంపెనీ.
5. మలబారు స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీ.
6. ఇండియా కోఆపరేటివ్ స్టీము కంపెనీ.

అన్నికంపెనీలు పశ్చిమతీరమున గలవు బర్మాలోనున్న బెంగాలు బర్మా స్టీము నేవిగేషను కంపెనీయును ముఖ్యమైనవి.

మనకోస్తావ్యాపారమునకుగాను సుమారు 1000000 టన్నులు అవసరమని సర్ విశ్వేశ్వరయ్యగారు ఒకప్పుడు సెల విచ్చిరి. మనదేశపు అక్కరలకు సుమారు 16 కోట్ల రూపా యల మదింపుగలిగిన 135 స్టీమర్లుండవలయునని సింధియా స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీవారు మర్చెంటు మెరైన్ కమిటీవారికి నివే దించిరి.

భారతదేశపుపరిపాలన కంపినీవారి హస్తములనుండి రాణీగారు తీసుకొనిరి. రాణీగారిహస్తములలో పాలనదృక్ప థము మారెను. కుంపినీవారు వర్తకులగుటచేతను కేవలము తమలాభమునే వాంఛించి వ్యాపారము చేసిరి. భారతదేశములో నెట చౌకగా దొరికిన యటకొని బ్రిటనులోను ఇతరదేశము లలో నమ్ముటయే వారివ్యాపారము. వారివ్యాపారమువలనను,

వ్యవహారమువలనను, కుంపినీవర్తకులు, కుంపినీయుద్యోగులు లక్షలుగణించి నబాబులవలె ఇంగ్లాండులో హాయిగ ననుభవించుచుండిరి.

రాణిగారి పరిపాలన, రాజకీయముగను, ఆర్థికసూత్రములచేతను బంధింపబడినది. భారతదేశమును,

గీ. భరతదేశంబు చక్కనిపాడియావు
భారతీయులు తెగలైనపాలుగుడువ
తెల్లవారను గడుసరిగొల్లవారు
పితుకుచున్నారు మూతులుబిగియగట్టి.

అని యొకకవి వర్ణించియున్నట్లు మనదేశమును ఆర్థికముగ నిరాధారముచేయవలెనని రాణి ప్రభుత్వమువారు నిర్ణయించిరి.

భారతదేశములోని వృత్తులు నశింపచేయవలసియు, బ్రిటిషువస్తువుల నాహ్వానింపచేయునంతటి స్థితికి తీసుకొనిరావలసియున్నది.

వస్త్రపరిశ్రమను నశింపచేయనెంచి, ఢక్కాలో నేతగాండ్ర వేళ్లనరికినసంగతి చరిత్రలో నెరుగనివారుండరు. భారతదేశములోని వస్త్రపరిశ్రమను నశింపచేసినగాని బ్రిటిషువస్త్రపరిశ్రమలు వృద్ధిచెందవని బ్రిటిషురాజకీయవేత్తలు గ్రహించిరి. శ్రీఘ్రముగనువలయు ముడిపదార్థములను గూడ భారతదేశమునుండి యెగుమతిచేయవలయును. ఎగుమతిచేయునప్పుడు

భారతీయులు బ్రిటిషువారొసంగు ధరనే ఒప్పుకొనవలసియున్నది. ఈయార్థికసూత్రములను ప్రతివృత్తి, ప్రతిపరిశ్రమను నశింపచేయ ప్రయోగించిరి. దేశపువృత్తులు, పరిశ్రమలు నశించినగాని బ్రిటిషుపరిశ్రమలకు స్థానము దొరకలేదు.

పైనుదహరించిన సూత్రములను ఎటుల నౌకాపరిశ్రమపట్ల వర్తింపచేసినది మనము తెలిసికొనవలసియున్నది.

నౌకాపరిశ్రమ ముఖ్యమైనపరిశ్రమయని యిదివరలో చెప్పియుంటిని. అట్టినౌకాపరిశ్రమను బ్రిటిషువారు తమహస్తములలోనికి తెచ్చుటకై పలుయత్నములు చేసిరి. ఇంగ్లీషుఓడదొంగలు (Pirates) అరేబియాసముద్రములోనూ, బంగాళాఖాతములోనూ చెలరేగి దేశీయనౌకలను కొల్లకొనుటచే భారతనౌకాదళములు పైకి రాభయపడుచుండిరి. ఆయదనులో యింగ్లీషునౌకాయజమానులు తమనౌకలలోనే భారతవర్తకవ్యాపారము చేసికొనుచువచ్చిరి. 1863 వఱకు బ్రిటిషువారు, కుంపినీవారు తమకు వలయునౌకలు బొంబాయి, కలకత్తా, సూరతు నౌకాశ్రమలలో, భారతకార్మికులచే భారతీయుల యాజమాన్యమున భారతదేశపు వస్తుసముదాయముతోనే నిర్మించినట్లు మనము చదివియుంటిమి.

ఇంగ్లాండులో పారిశ్రామిక యుగారంభమయినది. నౌకాపరిశ్రమను వృద్ధిపరచుటకుగాను ఇంగ్లీషుప్రభుత్వమువారు ఇంగ్లీషువర్తకులు నిశ్చయించిరి. చౌకయైనను విశేషకాలము

పనిచేసినను, విదేశీయులు భారతనౌకలను కట్టించుట మాను కొనిరి. బ్రిటిషుప్రభుత్వమువారు బ్రిటిషువారి దేశాభిమానము గొనియాడదగినది.

పైవిధముగ భారతదేశములోని నౌకానిర్మాణపరిశ్రమ ను అణచివేసిరి. భారతదేశపు ప్రతిరేవులోను బ్రిటిషువారిచే ఇంగ్లాండులో నిర్మింపబడిన నౌకలవ్యాపారము చేయుగడగిరి.

నౌకావ్యాపారము.

ప్రపంచములో నెల్ల వ్యాపారములలోను నౌకావ్యాపారము అతిలాభదాయకమైనదిగ నెంచబడుచున్నది. మనుపు తక్కువ, లాభము అధికము. నేటిధరలలో నొకటన్నునకు కనీస పుధర మాలుఓడ (Cargo Steamer) కు సుమారు రు 150 మొదలు రు 200 వరకును అగునని యంచనాచేయ బడినది. అదే జనులకువలయు ఓడయయినచో టన్నునకు రు 300 మొదలు రు 500 అగుచున్నదని యంచనా చేయబడుచు న్నది. యీప్రకారము యాబదిమంది (Saloon) సెకండు క్లాసు, ఫస్టుక్లాసు ప్రయాణీకులకు వెయ్యిమంది డెకుప్రయా ణీలకు పనికివచ్చుచు, సుమారు మూడువేలటన్నుల మాలును భరింపగలిగిన ఓడయొక్క లాభనష్టముల జాబితాను శ్రీయుత యస్. యన్. హాజీ బి. ఎ. బాసు ఎట్ లా గారు ఇండియన్ డెకుప్యాసింజరు కమిటీవారికి నివేదించిరి.

7400 టన్నులు ఓడకొనుటకు సుమారు రు 1500000 పదిహేనులక్షలరూపాయలు ఖరీదు అగును.

ఇరువదిదినముల కలకత్తాకు రానుపోను అగు ఓడ ఖర్చులను, రాబడిని యీక్రింద నుదహరించిరి.

ఓడకగు ఖర్చులు (మరమ్మతు భీమాసహా)	రు 23500
రాక్షసిబొగ్గు ఖరీదు 460 టన్నులకు టన్ను 17రు చొ॥	7820
పోర్టుచార్జిలు	3200
స్టీవడోరింగు	3850
డన్నేజి	500
క్లెయిముసు	1000
చిల్లర	1500
మేనేజిమెంటు ఖర్చులు	2000
ఖర్చులుమొత్తము	43370

రాబడి

టన్నునకు రు 14 చొ॥ 3000 టన్నుల మాలుకు	రు 42000
మనుష్యులవలన కేవ్రులకు	31000
	73000

1 ట్రిప్పునకు లాభము	30000
సంవత్సరమునకు 16 ట్రిప్పులకులాభము	480000
నూటికి 5 చొ॥ డిప్రిసియేషన్	75000
	415000
రూ 1500000 మీద	415000

నూటికి రు 27 లాభము నికరము తేలెను. ఇంతలాభము వచ్చేవ్యాపారము వేరొకటిలేదని చదువరులు గ్రహింపవలసి యున్నది.

అయినచో భారతదేశీయులు, వర్తకులు, ధనికులు ఇట్టి లాభమగు వ్యాపారము నేలచేయలేదని ప్రశ్నింపవచ్చును. భారతీయులు గత యిరువదిసంవత్సరములలోను సుమారు యిరువదికంపెనీలను స్థాపించి సుమారు పదికోట్లరూపాయలను నష్టపోందిరని మనము మనస్సులో నుంచుకొనవలయును.

ఇందుకుగల కారణములు.

1. ప్రభుత్వమువారి వైఖరి.
2. దేశీయులలో స్వదేశీయభిమానము లేకపోవుట.
3. విదేశీకంపెనీలు యవలంబించిన పద్ధతులు.

ప్రభుత్వమువారివైఖరి.

మనదేశమును పాలించువారు ఎవ్వరు? పాలనాసూత్రములు ఎవ్వి? మనదేశమును పాలించునది వైసిరాయి, గవర్నరులు; భారతరాజ్యాంగమంత్రి బ్రిటిషుమంత్రి వర్గమువారు అని మనము భ్రాంతిపడవచ్చును. కాని మనలను నిజముగ పాలించునది బ్రిటనులోనున్న వర్తకులగు బ్రిటిషు చాంబరు ఆఫ్ కామర్సులని మొదటమనము గ్రహించవలెను. ఇంగ్లాండు మనదేశములో కోరునది రాజకీయఅధికారము యెంతమాత్రము కాదు. ఇంగ్లాండుకోరునది ఆర్థికవ్యాపారికసామ్రాజ్యము. ఇండియా యిప్పట్టున బ్రిటనునకు తానెల్లప్పుడును బ్రిటిషుసరకులు కొనెదనని బాసయిచ్చినచో వెంటనే రాజకీయ స్వరాజ్యము యొసంగునన్న అతిశయోక్తి కాదు. ఇంగ్లాండు తనవర్తకముకొరకు ఇండియాను పరిపాలించుచున్నదని మనమెల్లరమును గ్రహించియే యున్నాము. ఇంగ్లీషువారు యేపనిచేసినను తమ వర్తకాభివృద్ధికొరకని యెరుంగవలసియేయున్నది. లండనుపురములో నొక పాదరీదొర తనప్రచారమునకు ధనముకొరకు విన్నపము పంపినప్పుడు ఇటుల చెప్పియుండెను.

“మా ఆఫ్రికామిషనునకు ధనమును చందానిచ్చిన మన వర్తకులకు చాలలాభమువచ్చును. మామతప్రచారమువలన ఆఫ్రికాలో ఆదిమజాతులు క్రైస్తవులయినచో వెంటనే వారు

పంట్లాములు, లాల్చీలు, కోట్లు, నెకుటయిలు, కాలర్లు జోళ్లు, మేజోళ్లు, చిప్పలు, కప్పులు, కత్తులు, ఫోర్కులు, ఆదిసకలబ్రిటిషువస్తువుల నుపయోగించుట గిరాకీ (Demand) హెచ్చును. బ్రిటనునకు యీబేరమంతయువచ్చి లాభముజాస్తిగా వచ్చును. బ్రిటనులోని నిరుద్యోగసమస్య అంతమొందును" ఈ సూత్రమునే బ్రిటనుసామ్రాజ్యస్థమని (Imperal Preference) యని యందురు.

బ్రిటిషుప్రభుత్వమువారియొక్కయు వారివర్తకులయొక్కయు వైఖరి ఎల్లవేళలందును, ఒకేవిధముగానున్నది. భారతదేశములోనివృత్తులు, పరిశ్రమలు నశించవలెను. వృద్ధిపొందకూడదు. ఎప్పుడైతే భారతదేశములోని వృత్తులు, పరిశ్రమలు వృద్ధిచెందునో నాడే ఇంగ్లాండులోని కర్మాగారములు మూయవలసి వచ్చును. ఇంగ్లాండులోని కార్మికులు నిరుద్యోగు లగుదురు. ఇంగ్లాండు ఇంగ్లాండుసుఖమే, ఇంగ్లాండువృద్ధియే, ఇంగ్లాండుసౌభాగ్యమే భారతప్రభుత్వమువారి ముఖ్యధర్మము.

1921 సం॥మున శ్రీమహాత్మాగాంధీగారి నాయకత్వమున ప్రారంభింపబడిన స్వదేశీయుద్యమమువలన భారతదేశములో నూతనముగ బట్టలయంత్రాలయములు స్థాపింపబడెను. భారతయంత్రాలయములకు గిరాకీహెచ్చెను. లాభములు అధి

కమాయెను. ఇంగ్లాండులోని లంకాషైరునకు ముప్పువచ్చెను. యంత్రాలయములు మూయబడెను. గిడ్డంగులలోని వస్త్రము లు నిలువయుండెను. లంకాషైరులో నిరుద్యోగులు అధికమైరి. అప్పటినుండి నేటివరకు పార్లమెంటువారు ప్రయత్నించునది మరల లంకాషైరునకు వర్తకము హెచ్చుచేయవలెనని సైమను కమిషనునంపిరి. రౌండుటేబిలుకాన్ఫరెన్సులు చేసిరి. జాయంటు సెలక్టు కమిటీల నేర్పాటుచేసిరి. ఇట యిండియాలో ఆర్డినెన్సు లను ప్రయోగించిరి. నూతనచట్టములను వ్రాసుచేసిరి. జయి ళ్లను నింపిరి. లాఠీల నుపయోగించిరి. కాని లంకాషైరుగోల తగ్గ లేదు. వర్తకము వృద్ధిపొందలేదు. ఒక్క బట్టలపరిశ్రమలోనే యిట్టివిషమపరిస్థితు లుద్భవించినచో భారతదేశము సకలబ్రి టిషువస్తువ్రులను బహిష్కరించినచో నెట్టి అల్లకల్లోల ముద్భవిం చునో మీరే యూహింపుడు.

భారతప్రభుత్వమువారు ఇంగ్లాండులో స్థాపించిన నౌకా కంపెనీలకు సర్వదా సహాయము చేయుచున్నారు. బ్రిటిషునౌ కాకంపెనీలకు భారతదేశప్రభుత్వములో చాలపలుకుబడి గలదు. బ్రిటిషు ఉద్యోగులు, భారతదేశమునుండి విశ్రాంతిపు చ్చుకున్నతరువాత బ్రిటిషునౌకాకంపెనీలలో నుద్యోగులుగ ప్రవేశింపవలెనని వాంఛింతురు. సర్ ఛార్లెసు ఇన్నీసు, సర్ హా రకర్టు బట్లరు మున్నగు పాతగవర్నరులు బ్రిటిషుఇండియాస్టీము నేవిగేషను కంపెనీలో డైరెక్టరులుగనున్నారు. వారు తమగవ

ర్స మెంటునొద్యోగసాయామములోగూడ బ్రిటిషు యిండియాస్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీకి యెన్నియో సహాయములు చేసియుండవచ్చును. సర్ జాన్ సైమన్ కుమారుడును నేడు మెకనన్ మెకాబీ కంపెనీలో నుద్యోగిగానున్నట్లును వినుచున్నాము.

ప్రతిరాష్ట్రశాసనసభలోను, ఎసెంబ్లీలోను, కౌన్సిలు ఆఫ్ స్టేటులోను, నౌకాకంపెనీల యుద్యోగులు సభ్యులుగ నున్నారు. మెకనన్ మెకంజీకంపెనీ సీనియరు పార్ట్నరు ఢిల్లీలో నేదోయొక సభలో నుండవలసినదే. ఆయన సలహాప్రకారము యిండియాప్రభుత్వమువారు నడువవలసినదే. చెన్నపురిశాసన సభలో బెన్నికంపెనీదొర మెంబరుగ నున్నాడు. ఆయనకున్న పలుకుబడి తనకంపెనీయొక్క వృద్ధికి వినియోగించును.

ఇక ప్రభుత్వమువారు తమహస్తములతో నాశనముచేసినవృత్తులను, పరిశ్రమలను వృద్ధికితెచ్చినారుకారని నిందించుటయు మనయొక్క యజ్ఞానమును వెల్లడించినవారమగుదుము. ఢక్కాలో నేతగాండ్రయొక్కయు వడుకువాండ్రయొక్కయు బొటనవ్రేళ్లను నరికించిన ప్రభుత్వము వస్త్రపరిశ్రమకు వృద్ధికితెచ్చినారుగారని మనమన్నచో మనలను మతిభ్రష్టులనియనరా?

వృద్ధితోనున్న భారతనౌకాపరిశ్రమను నశింపచేయనెంచి 1863 సంవత్సరమునుండి యత్నించుచున్న ప్రభుత్వము వారివైఖరిని పాఠకులే నిర్ణయించవలసియున్నది.

మన యిండియాప్రభుత్వమువారు సాలీనా సుమారు రెండుకోట్లరూపాయలు మనబొక్కసమునుండి బ్రిటిషునౌకా కంపెనీలకు సహాయముక్రింద యిచ్చుచున్నారు. ఆధనసహాయమును మనదేశీయపరిశ్రమకు వినియోగించినచో మనపరిశ్రమ యువృద్ధిచెందగలదు. ఆసహాయములుపలువిధములుగ నున్నవి.

పోస్టులు—కంట్రాక్టులు.

పోస్టులు, కంట్రాక్టులు ఇండియాప్రభుత్వమువారిహస్తములలో యున్నవి. ప్రతివారమునకు మూడుదఫాలు కలకత్తానుండి రంగూన్ స్టీమరుమీద టపాపోవును. మూడుదఫాలు రంగూన్‌నుండి కలకత్తాటపా వచ్చును. వారమునకు రెండుదఫాలు పోస్టు రంగూన్‌నుండి చిటగాంగునకు పోవును. వారమునకొకసారి చెన్నపురిరంగూన్ మధ్యను పోస్టుపోవును. రంగూనునుండి బర్మాకోస్తాలోని టపాయు వారమునకొకసారి టపాపోవును. చెన్నపురినుండి సింగపూరునకు పోస్టుపోవును. ధనుష్కోటినుండి కొలంబోకును, బొంబాయినుండి, కరాచీ, ద్వారకలకు పోస్టు ప్రతివారము ఓడలమీదపోవుచున్నది. ఈటపా స్టీమరులమీద నడుపుటకు సాలీనాగవర్నమెంటువారు రు 1500000 పదిహేనులక్షలు బ్రిటిషుయిండియాస్టీము నేవిగేషన్‌కంపెనీవారికి యిచ్చుచున్నారు. ఈకంట్రాక్టు యిచ్చినపుడు టెండర్లు పిలువరు. ఢిల్లీలోనే, బి. ఐ. కంపెనీదొరయు గవర్నమెంటుమెంబరును సెటలుచేతురు.

చెన్నపురినుండి మలయా ద్వీపములకు పంపుటకుగాను రెండు ఓడలున్నవి. ఆకంట్రాక్టువలనను సాలీనా సుమారు రూ 3000000 ముప్పదిలక్షలు భారతప్రభుత్వమువారు వ్యయముచేయుచున్నారు. ఈఅదృష్టముగూడ బి. ఐ. కంపెనీవారికే చెందినది.

ప్రతిసాలు భారతదేశపు తెల్లసటాలములను వారిస్వదేశమగు ఇంగ్లాండునకుపంపుట, మరల నూతనపటాలమును ఇండియాకు తెచ్చుటకుగాను రెండుఓడలు గవర్నమెంటువారు గుత్తచేసిరి. ఆగుత్తకుగాను సుమారు 1 కోటిరూపాయిలు వ్యయమగును. ఆవ్యయమును బి. ఐ. కంపెనీవారికే చెందుచున్నది.

లండన్‌బొంబాయిలమధ్య స్టీమరునడపుటకుగాను భారతప్రభుత్వమువారు సాలీనా ఎనిమిది లక్షలరూపాయిలు ఖర్చుపెట్టుదురు. ఈ లాభము పి అండు ఓ కంపెనీవారికి చెందుచున్నది.

పోర్టుబ్లెయిరులోనున్న హైకమీషనరున కొక యోడగుత్త (Charter) యున్నది. ఆగుత్త బ్రిటిష్‌కంపెనీ యగు ఏసియాటిక్కు స్టీము నావిగేషన్‌కంపెనీకి లభించినది.

ఈరీతిగ సుమారు సాలీనా రెండుకోట్లరూపాయిలు ప్రత్యక్షముగను, మూడుకోట్లు అపరోక్షముగను బ్రిటిషుగవర్నమెంటువారు మనదేశీయులధనమును విదేశీకంపెనీలకు సహాయము చేయుచున్నారు.

స్వదేశీయులవస్థ.

భారతదేశము సుమారు 400 వత్సరములు అరాజకముతో బాధపడెను. ఔరంగజేబు అనంతరమున భారతదేశమున సక్రమపాలన లేక దేశీయులు బహుచిక్కులలో నుండిరి. ధనమాన ప్రాణములకు పలుతావులందు రక్షణలేదు. బలముగలవాడే రాజు. బలహీనులకు స్థానములేదు. దేశములోగల రాజులు సామంతులు తమతమ లాభములకొరకు, తమతమ కార్పణ్యములను, కావేషీలను కసిదీర్చుకొనుటకు తమలో తాము కలహించుచుండిరి. ఈకలహములవలన దేశీయులు పలు బాధలు పడుచుండిరి. ఒకప్పుడు శత్రురాజులు గ్రామముల నగ్నికి ఆహుతిచేయుచుండిరి. గ్రామవాస్తవ్యులనుసంహరించుచు చిత్రకార్యములను చేయుచుండిరి. నాల్గువందల సంవత్సరములు భారతదేశములో నెట్టిహితైకకార్యములును చేయరైరి. అశోకుడు, హర్షుడు, అక్బరు ఆదిచక్రవర్తులుచేసిన యేర్పాట్లు పాతబడినవి. కొన్నిచోట్ల నాయేర్పాట్లు నశించినవి. రస్తాలు సరిగాలేవు. ఉన్నరస్తాలు మరమ్మతులు లేక చోరులకు నెలవులై యుండెడివి. దేశములో వర్తకము నశించెను. పండినయూరిలోనే పంటలు నిలువవలసినదే. కరవుపెట్టిన యూరిలో కరవులచే జనులు బాధపడవలసినదే. పండినవూరునుండి ఎండినవూరునకు దినుసును రవాణాచేయుపద్ధతి ఇంకనురాలేదు. దేశము

లో నప్పుడు సంభవించు జబ్బులకును తెరిపి లేకుండ నుండెను. జబ్బులువస్తే బాధపడి మరణించవలసిదేగాని నాటికి దేశములో నున్నరాజులు తమబాధ్యతను గుర్తించరైరి. ఇటుల నాలుగు వందల వత్సరంబులు బాధపడిన దేశీయులు కోరినది శాంతి. రక్షణ, ప్రతియింట హాయిగ నిద్రపోవు నవకాశము కలిగినది; పితూరీదారులు, పితూరీలు, దొంగలు దోపిడిగాండ్రను అణచి వేయుట ప్రజలు కోరినారు. అట్టియవకాశము భారతదేశము నకు బ్రిటిషువారి హయాములో కలిగినదని చరిత్రకారులు చెప్పుచున్నారు.

బ్రిటిషువారు దేశములో శాంతిని స్థాపించిరి. న్యాయ స్థానములను, రక్షకశాఖలను, స్థాపించి దేశములో చోరులను నిర్బంధించి దేశీయులకు శాంతినిచ్చిరి. దేశాభ్యుదయములగు కొన్ని కార్యములుచేసిరి. అందు వర్తకమున కనువగుబాటలు వేసిరి. రైలువేలను నిర్మించిరి. సులువుగ, త్వరితముగ, అనా యాసముగా దేశములో నొకస్థలమునుండి వేరొకస్థలమునకు, మనుష్యులు, దినుసులు తక్కువఖర్చుతో, తక్కువ కాలము లో చేరునవకాశములు గలిగెను. పూర్వము మనప్రాంతముల వారు కాశీయాత్రనుండి తిరిగివచ్చినయెడల పునర్జన్మమెత్తినట్లు భావించెడివారు. మార్గమధ్యమందు, చోరులు అడవిమృగ ములు, జబ్బులనుదాటి సుమారొక సంవత్సరమునకు తిరిగివ చ్చినవారు ధన్యులుగా భావించెడివారు. నేడు రైల్వేసహాయ

మున వారముదినములలో కాశీయాత్రచేసి కులాసాగా రాగ లుగుచున్నాము. ఇప్పుడు దినుస్సులు త్వరితముగ నొకమూల నుండి వేరొకమూలకు పోవుటచేతను, ధరవర లన్నిస్థలము లందు నొకరీతిగనుండుటచేతను వర్తకము వృద్ధిచెందినది. మార్గ ములవృద్ధి గవర్నమెంటుయొక్క ముఖ్యధర్మముగ నెంచబడెను.

నాలుగువందలవత్సరంబులు హైరాణిగ బ్రతికినవారికి సోమరితనము హెచ్చెను. నాజూకు హెచ్చెను. పూర్వము తన పొలములో నేదిపంపిన నదే తినువ్యవసాయకుడు తనకు వల యుపదార్థములనే పండించెడివాడు. నేడు తాను పండించిన వస్తువులను బజారులో నమ్మి, తినుటకుగాను బజారులో దిను స్సును కొనుక్కొనునట్టి సోమరి యాయెను. భారతకృషీవ లుడు కర్షకుడు తాను పండించినవస్తుసముదాయమును పంట మీదనే యమ్ముటకును, తాను కావలసినవస్తువుల కొనుట కును తనకు పరపతి కలిగినది. పూర్వము కర్షకుడు తనపొల ములో పండినప్రత్తిని తనయింటనే తనభార్యచేత నూలుగా వడికించి తనగ్రామములోని నేతగానిచేత నేయించి, మోటు వస్త్రములను ధరించేవాడు. నేడు తనపొలములో పండినప్రత్తి సంతకో బజారుకో తీసికొని పోయి, అట వర్తకుడిచ్చు ధరను పొందుచున్నాడు. తాను, తనకుటుంబమునుధరించుటకువలయు వస్త్రములు సన్ననివి, మృదువుగానున్నవి, ఏమాంచెస్టరునో వి జపానురంగులతో ఏఅహమ్మదాబాదు అంచులతో కొనుక్కొని

సంతసించుచున్నాను. భారతదేశీయుడు 1920 సంవత్సరమువర కు తనజీవితమును సుఖవంతముగ నున్నదని తలంచి తనగొంతిని తానే త్రెంచుకొన్నాడు.

దేశీయులలో దేశాభిమానము నశించినది పరరాష్ట్రములనుండి వచ్చుకూరగాయలనుకూడ నిషేధించినవాడు నేడు విదేశీవస్త్రములందు మోజుపడుచున్నట్టి అధోగతికి వచ్చియున్నాడు. కులట పురుషుని వాంఛింప బహుపన్నాగములను పన్ని విటునకు పానము మిచ్చి విటుని నిర్ధనుని చేసినరీతిని భారతజాతి పాశ్చాత్యవ్యామోహములో పడి దరిద్రుడైనాడు. అట్టిచో వానికి పరిశ్రమలు ఏమిటి. వాటికి లాభము యేమిటి? విలాసముగానుండుటకు స్కాట్లాండునుండి మంచివిస్కీలు వచ్చుచున్నవి. ఫ్రాంసునుండి అత్తరువులు వచ్చుచున్నవి. లండనునుండి సబ్బులు వచ్చుచున్నవి. జపానునుండి సిల్కువస్తున్నది. తనవూరిలోనున్న యింపీరియలుబ్యాంకు డబ్బు యిస్తున్నది. ఇటుల గాంచినతరువాత నేడు కన్నులు తెరచినచో మనయాస్తికన్న అప్పు అధికమైనదని బ్యాంకువారంటున్నారు. నిషా వదలదు. నిషావలన శరీరములోని జవసత్వములు నశించెను. ఇట్టిభారతీయునికి మోక్షము ఎట్లు లభించును ?

1920 సం॥రమునాటికథ: స్వదేశీరా యని మొత్తిపెట్టినచో నవ్వుచున్నాడు. నీసోదరులందు స్వదేశీ లేదు. విదేశీ లేదు. ఏది చవుక. ఏది కంటికి నచ్చిన అదే మంచిదన్నాడు.

దేశములో నన్నములేక ఏడుకోట్లమంది మాడుచున్నారు. అంటే వారికర్మము అన్నాడు. స్వరాజ్యం కావలసినది అంటె బ్రిటిషువారు వచ్చి యింతవరకు అన్నం వస్త్రం యిస్తున్నారు అని అన్నాడు. భారతీయులు ఈ మాటలన్ని భారతజాతిలో జీవమున్నటులనుగూడ యెంచలేకపోయినారు. నశింపనున్న జాతికి తారకమంత్రోపదేశము చింతామణి యిచ్చెను గాంధీ మహాత్ముడు.

గతసంగ్రామములో భారతజాతి బ్రిటిషుసామ్రాజ్యమునకు గాను రెండువందల కోట్లరూపాయిలు, అయిదులక్షల వీరులను ఆహుతి యిచ్చినది. అందులకు ప్రతిఫలం లాహోరులోని జలియన్‌వాలాబాగులోని నిరపరాధులను స్త్రీపురుషబాలబాలికలను చిత్రవధచేయుట. ఈయొక్క దృశ్యముచే భారతజాతి కన్నులు తెరచినది. తెరచి చూచినచో నిల్లు ఖాళీగానున్నది. ఇంటిలో నుండవలసిన వస్తువు లన్నియు మనగార్దియనులు మెల్లగా నడపిరి.

గాంధియుగము ప్రారంభించినది. మనజాతీయులదృష్టికి స్ఫురణకలిగినది. మనదేశీయులు ఎటనున్నది, ఎట్టిప్రవాహములో మనమున్నది తెలుసుకొంటిమి. దేశములోని పల్లెలన్నియు నిర్జీవులయ్యెను. భారతదేశపుపొలములు బ్రిటిషువారికి వలయు ముడిపదార్థములను పండించుపొలము లయ్యెను. ఎంతకాలము బ్రిటిషువర్తకులు నీలిమందును కొన్నయంతకాలము మన

ము నీలిమందునే పండించినాము. ఎంతకాలము బ్రిటిషువారు వేరుసెనగ కొన్న అంతకాలము వేరుసెనగనే పండించుచున్నాము. నారనుకొంటే నారనేపండించుచున్నాము. ఈపండించినదినస్సు మనముపయోగించకపోవుటచేత వారెంతఖరీదు యిస్తే యంతే మహాప్రసాద మని యనుకొన్నాము.

బ్రిటిషువారు ఏవి యిచ్చినను మహాప్రసాద మని మనము తలంచితిమి. 1702 మంచిది యని వారంటే అదే మనము ధరించితిమి. గ్లాస్గో మంచిది యన్నచో గ్లాస్గోనే వాడినాము. గ్లాసులు పట్టివే వాడినాము. తుదకు శ్రీయుత డా. పట్టాభి సీతారామయ్యగారు సెలవిచ్చినటుల ఉదయమున పక్కమీద నుంచి లేవగనే ఇంగ్లీషువాని సేవసేయుట యాచారమయినది. ఎటులన; ఇంగ్లీషుటూతుపేస్టు, అదే బ్రష్షు, క్షవరమునకు యింగ్లీషుసబ్బు, తలకు యింగ్లీషునూనె, కాఫీ త్రాగుట, ఇంగ్లీషు వాడి చిప్పలు కప్పులు, ఈవిధముగా ఉదయముమొదలు రాత్రిసమయమువరకు బ్రిటిషువస్తువుల నుపయోగించుచు దాసానుదాసుల మైతిమి. చదివేపుస్తకము, వ్రాసేకలము, మనస్సు, ధరించే ఉడుపులు సర్వము బ్రిటిషుమయంగా నున్న భారతీయునికి తారకమంత్రం శ్రీగాంధీమహాత్ము డుపదేశించినాడు.

భారతజాతి మోక్షము, గాంధీజీయొక్క వాంఛ, భారత జాతియొక్క స్వేచ్ఛ, గాంధీజీయొక్క మనస్సు; గాంధీయుగము నాటికి యున్న పరిస్థితులను సవరించుట బహుకష్టతర మైనది.

ఆర్థికచరిత్ర.



20 వ శతాబ్దము ప్రారంభించునప్పటికి బ్రిటిషువారు భారతదేశమున సంపూర్ణ ఆర్థికదాసునిగ (slave) చేసినారు. హిమాలయప్రాంతములోనున్న నాగులు, నీలగిరిలోనున్న తోడాలు, తూర్పుకనుమలలోనున్న డోంబులు; బ్రిటిషువస్తువులనే వాడుట కలవాటయినవారైరి. సన్ననిమాంచెస్టరువస్త్రములు, పింగాణిచిప్పలు, మెళ్లోపూసలుతో వారు బ్రిటిషు ఆర్థికసామ్రాజ్యసభ్యులయిరి.

రాజకీయముకన్న పదిరెట్లు హాని యీఆర్థికరాజ్యము వలన కలుగుచున్నది. మనదేశములోనుండి రాజకీయముగ బ్రిటిషువారు పొందులాభము, యింగ్లండులోని కొందరు యువకులకు ఉద్యోగము లభించుచున్నది. కొంతమంది ముసలివాండ్రకు ఉపకారవేతనము లభించుచున్నది. కొన్నివేల బ్రిటిషు సిపాయీలకు తరిభీతు చేయుటకు వీలగుచున్నది. కాని ఆర్థిక రాజ్యమువలన ప్రతిబ్రిటిషుకుటుంబమునకు మనదేశమువలన ఉదయమున కాఫీ, మధ్యాహ్నము బీరు, రాత్రి విస్కీ లభించుచున్నది. ఇంగ్లండుయొక్క సరాసరిరాబడి హెచ్చుటకు భారతదేశమే కారణమని వేరె చెప్పనక్కరలేదు. బ్రిటిషుపరిపాలనాసౌఖ్యమువలన భారతదేశములో కరవు స్థిరనివాసము చేయుచున్నది. ఇండియాదేశము తనఆర్థికవిధానమును నిర్ణయించు

నధికారము లేనిదై యున్నది. మనదేశమునకు ఏదియుంచిదో నిర్ణయించు నధికారము మనకులేదు సరిగదా. మనలను పీల్చి పీడించు బ్రిటిషువర్తకుల హస్తగతములో నున్నది. మనదేశపు ఎగుమతులపై పన్నువేయుటకు, మనదేశపు దిగుమతులపై పన్ను విధించుటకు బ్రిటిషువారి కధికారము గలదు. ఈమధ్యను మనదేశమునుండి 500 కోట్లరూపాయిల బంగారము ఎగుమతియగుచున్నప్పుడు మనదేశీయులు సదరు బంగారము ఎగుమతిపై పన్ను విధించవలసినదిగా కోరినప్పుడు బ్రిటిషు ప్రభుత్వమువారు నిరాకరించిరి. దేశములోని పరిశ్రమలను హతమార్పనెంచి విదేశీయులు యెగుమతిచేయు వస్త్రములపైనను, ఇతరవస్తుసముదాయముపైనను విశేషపన్నును విధించవలెనని కోరిన భారతశాసనసభాతీర్మానములను తృణీకరింపనెంచి టారిఫ్‌బోర్డులు అను మహాకల్పనలను పెంచిరి.

బ్రిటిషుపాలనవలన దేశములోని ఆర్థికదుస్థితి పెరిగినదని, ఆర్థికతత్వవేత్తలు ఎల్లరు అంగీకరించిరి. సాలీనా భారతదేశమునుండి కొన్నివేలకోట్ల రూపాయిలు పరోక్షముగను, అపరోక్షముగను విదేశములకు పోవుచున్నప్పుడు దేశములోని బీదతనము హెచ్చుచున్నచో ఆశ్చర్యమేమియున్నది.

భారతదేశము ప్రాచీనయుగమున వటవృక్షమయి యావద్భూప్రపంచకమునకును శరణ మిచ్చియున్నది. అట్టిభారత

మాత నేడు శక్తిహీనమయి తెల్లపడిన లతయయి యితరులపై నాధారపడుచున్నది.

బ్రిటిషుఆర్థికావిధానమువలన భారతదేశములోని చిక్కులు, సమస్యలు, అభివృద్ధి యయ్యెను. దేశము నిస్సారమై తేజోవిహీనమై కళాహీన మైనది. దేశీయసౌభాగ్యమును గోరువారెల్లరును దేశీయపరిశ్రమలను ప్రోత్సాహపరుపవలసియున్నది. దేశీయపరిశ్రమలు నృత్తులువృద్ధిపొందినచో దేశము సకలసంపదలతోను తులతూగి భూతలస్వర్గమయి విరాజిల్లగలదు. కదురు, కవ్వము తిరుగుగృహమున కరువు ఎటులయుండదో, అటులనే పరిశ్రమలు చిన్నవైనను పెద్దవైనను సరే వృద్ధి చేసినచో దేశములోని ఆర్థికసమస్యలు పరిష్కరింపబడును.

దేశీయపరిశ్రమలు వృద్ధిచెందవలయునన్నచో దేశీయులు తమవిధ్యుక్తధర్మమును నిర్వహింపవలసి యున్నది. ప్రభుత్వము వారును తమవిధ్యుక్తధర్మమును నిర్వహింపవలసియున్నది.

ఎటులవృద్ధిపొందగలరు.

భారతదేశము ప్రపంచనౌకాదేశములలో నెల్ల ముఖ్యమైనదని మనము తెలిసికొని యుంటిమి. కాని, నౌకాపరిశ్రమలో నీదేశము చాలవెనుకబడి యుండుటకు కారణము లరసి, తన్నివారణలు చేయుటయు మన దేశీయులవిధ్యుక్తధర్మముగా నెంచవలసి యున్నది.

ఏవృత్తియయినా, పరిశ్రమయయినా వృద్ధిపొందవలసి యున్నచో నందులకు తగువాతావరణ ముండవలసి యున్నది. ఎట్టివాతావరణ మవసరమో మనము గ్రహించవలసి యున్నది.

పరిశ్రమకు వలయుముడిపదార్థములు దేశములో గలవా యని ముందు మనము గ్రహించవలయును నౌకానిర్మాణమునకు వలయునవి ఇనుము, ఉక్కు, టేకు. ఈపదార్థములు భారతదేశములో విస్తారముగా నున్నవనియు మీకు తెలుసుకొన్నవిషయమే. జమ్షెడ్పూరులోని టాటాకర్మాగారము వారు మన నౌకాపరిశ్రమకు వలయు (steel plates) ఉక్కురేకులు తయారు చేయగలరు. భారతదేశపు ఉక్కుపరిశ్రమ తగినంత పనిపాటులు లేక వెనుకబడి యున్నది. కాని పనియిచ్చినచో యావత్ప్రపంచకమునకు వన్నె తెచ్చుపరిశ్రమగ నుండగలదు.

ప్రపంచకములోని సకలనౌకానిర్మాణశాలలవారు వాడునది బర్మాటేకని యిదివరలో వ్రాసియుంటిని. పెగూటేకువలననే ఓడలను నిర్మించుచుండిరి. భారతదేశములోను నేటినౌకానిర్మాణమునకుగాను బర్మాటేకు సాలీనా రెండుకోట్లరూపాయలసరకు ఎగుమతి యగుచున్నదని మీరు గ్రహించవలసియున్నది.

నౌకాపరిశ్రమకు రాక్షసబొగ్గును చాలయవసరము. బొంగాలబొగ్గును నౌకాపరిశ్రమలో చాల వాడుచున్నారు. బంగాళబొగ్గు చౌకయి యున్నది. వేల్సుబొగ్గునకు తీసిపోనిదియై యున్నది. నౌకాపరిశ్రమలో సుమారు సాలీనా యేబది లక్షలటన్నులబొగ్గును వ్యయపరచినవార మగుదుము. అందువలన బొగ్గుపరిశ్రమయు వృద్ధి పొందగలదు.

నౌకాపరిశ్రమకు వలయునిపుణులగు నావికులున్నారా యని మనము ప్రశ్నింపవలయును. పూర్వము నుండియు భారతీయులు బహునిపుణులగు నావికులుగనే యుండిరి. నావికాశాస్త్రమునిమిత్తము తగునవకాశములు లేనంతకాలము భారతీయులు తరిఫీతు లేకయుండిరి. నేడు గవర్నమెంటువారు ఏర్పాటుచేసిన డఫ్రిక్ ఓడలో తయారైనయువకులు భారతనౌకలను నడుప ధీమంతులని యంగీకరింపవచ్చును. కాయకష్టముతో చేయుపనులలో భారతీయులే యుత్తములని యెల్లదేశీయులు నిర్ణయించిరి. భారతదేశీయులు లాస్కారులుగను, ఇంజనురూములలో బొగ్గుపనివాండ్రగను అనేకదేశముల కంపెనీలవారు ఏర్పాటుచేయుచున్నారు. అందులకు కారణము భారతీయులు నిపుణతలో నెవ్వరికిని తీసిపోరు. వ్రయములో తక్కువ.

నౌకాపరిశ్రమకు దేశములో నవకాశము లేకయున్నచో చాలయవకాశములున్నవని చెప్పవలసియున్నది. అయినచో పరిశ్రమ వెనుకబడియుండుటకు కారణములు ఎవ్వి యని ప్రశ్నింపవచ్చును. ఇందులకు కారణము.

మనలను పరిపాలించు ప్రభుత్వవిధానము.

ఇంటినిండ పంట, పాడి యున్నది. కాని, పిల్లలు తినుటకు మాత్రం గంజిఅయినను దొరకదు. ఇంటిలోను పండించిన దినస్సు ముట్టుటకు కష్టించి పండించినపిల్లలకు అధికారము లేదు. గతఅధ్యాయములో చెప్పినటుల మనబ్రతుకు మనయునికి బ్రిటిషుసామ్రాజ్యముకొరకు. మనదేశంలోని నౌకాపరిశ్రమను పెరుగకుండా వృద్ధిచెందకుండా చేయుట బ్రిటిషునౌకాపరిశ్రమవృద్ధికొరకు. దీనినే మన ఆర్థికతత్వవేత్తలు "Imperial preference" సామ్రాజ్యస్థితి దేశసాకర్యార్థము.

ఇండియాలో పుట్టినవారు వలసపోయి సామ్రాజ్యములో స్థిరనివాసము చేసికొని ఇండియాతో సంబంధములేక తరతరములు వలసదేశములో నున్నవానికి వలసరాజ్యములో వారసత్వపుహక్కు లేదు. బ్రిటిషుసామ్రాజ్యస్థితి దేశములలో నడుగుపెట్టుటకు భారతీయపౌరునకు హక్కులేదు. కాని, వలసరాజ్యములో పుట్టినవానికిమాత్రం మనలను పాలించునట్టి ఉద్యోగములు చేయహక్కు యిచ్చినారు. ఆసూత్రము ననుసరించియే భారతనౌకాపరిశ్రమలో గూడ మనలను నధోగతికి అణచివేసినారు.

పాశ్చాత్యదేశములలో నీసామ్రాజ్యకాంక్ష, వర్తకకాంక్షయే నేటిప్రపంచకల్లోలములకు కారణమైనది. ఇటలీసామ్రాజ్యముకొరకు ఇతోపియాను చిత్రవధ చేసినారు. ఇతరసామ్రా

జ్యములవారు ఇతోధికముగ సహాయము చేసెదమని కేవలము వాక్సహాయముచేతనే కాలము గడపినారు. బ్రిటిషువారి వర్తకకాంక్షయు నట్టిదే. ఏదైన భారతదేశపుపరిశ్రమకు రక్షణ (Protection) కావలెనని అభిప్రాయపడుచో విదేశీపరిశ్రమవారి అలజడికి నిలువలేనని భారతదేశపుపరిశ్రమవారు ఆందోళనచేయుచో బ్రిటిషుప్రభుత్వమువారు సుంకములబోర్డు (Tariff board) నకు పరీక్ష సిఫార్సులనిమిత్తము సదరు మహజరును పంపుదురు. సుంకములబోర్డువారు పరీక్షవిచారణలోనే భారతదేశపుపరిశ్రమ యంతరించగలదు. బ్రిటిషుగవర్న మెంటువారు సామ్రాజ్యస్థితదేశములకు హెచ్చువవకాశములీయవలెనని అటావా ఒడంబడికనుయావద్భారతదేశమువద్దను ఒప్పుకొనిరి. నేడు కాంగ్రెసువారి బలమువలన అటావా ఒడంబడిక నశించినదని మనము గర్వించవలసియున్నది.

నౌకాపరిశ్రమ విషయములోను ప్రభుత్వమువారు గతసంవత్సర మొక్కఫర్మానా (circular) జారీ చేసిరి. ఆఫర్మానాప్రకారము స్థానికసంస్థలు ప్రభుత్వమువారు, ఇతరకార్పొరేషనులు తమప్రోత్సాహము బ్రిటిషుసామ్రాజ్యకంపెనీల ఓడలకే యీయవలెనని హెచ్చరించిరి. ఈఫర్మానావిషయమై భారతశాసనసభలో చర్చకు వచ్చినప్పుడు బ్రిటిషుప్రభుత్వమువారు తమ సహజసామ్రాజ్యప్రేమను వెల్లడిచేసిరి. ఇట్టి బ్రిటిషుసామ్రాజ్యవాదుల యండనుచేరిన మనదేశమునకు, మనపరిశ్రే

-మకు, మనజాతికి, ముక్తి యెక్కడనున్నది. మనమెటుల ధన్యులమయ్యెదము. అని ప్రతిదేశీయుడు ప్రశ్నింపవలసియున్నది. ఈఆత్మపరీక్షవలననే మనముక్తి లభించును.

విదేశీకంపెనీల యవలంబించినపద్ధతులు.

నౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధి చేయుటకుగాను మనదేశములో సుమారు యిరువదిసంవత్సరములనుండి పదికోట్లరూపాయలు వెచ్చించి కంపెనీలు పెట్టి నష్టపోయినట్లు యిదివరలో చెప్పియుంటిమి. అందులకు గలకారణములను మనము కొంతవరకు తెలుసుకొన ప్రయత్నింతము.

మొదటికారణము భారతదేశములో ఏకఛత్రపరిపాలనము చేయుచు విశేషధన మార్జించిన బ్రిటీషుకంపెనీలతో పోటీసలుపుటలోను బ్రిటీషుకంపెనీవారియొక్క మార్గము తెలియలేక పరిధాటికి తాళలేకను నష్టమొందుచున్నారను సిద్ధాంతమును వేరొకచో తర్కింతము.

భారతదేశములో కంపెనీలుపెట్టి పనిచేయు సహకార పద్ధతులు నూతనము లగుటచేతను మనము (Corporate-trade) కు యింకను తయారై యుండవలసియున్నది. భారత వర్తకులు స్వలాభపరులే కాని కంపెనీలను స్థాపించి నడిపించుటలో చాల వెనుకబడియున్నారు.

నౌకాకంపెనీ స్థాపించినవారికి నౌకా అనుభవము తక్కువయగుటచేతను అనుభవముగల పరదేశీయ నిపుణునినమ్మితే వాని మాయలోబడుట. నిపుణులని మనవర్తకులు నమ్మినవారు మనవర్తకులను తప్పుదారిలో దించుదురు. ఒకకాగితముల మరనుకొనుట కొకయింజనీరును యింగ్లాండు పంపినప్పుడు ఆయింజనీరు తనకు హెచ్చుకమీషన్ లభించునని పంచదార మరకొన్నట్లు మనము కథలగా చెప్పుకొనుచున్నారు. మన దేశములో నిపుణులు బయలుదేరినగాని మనము కంపెనీలను బయలదేర నీయరాదు.

ఒక్కపల్లెటూరురయితులవద్ద ఒకరైసుమిల్లు కట్టుటలో నేర్పుగలశాస్త్రి చేరినాడు. వారికి తగుఅంచనా యివ్వక సుమారు పదివేలరూపాయిలలో నొక రైసుమిల్లుకట్టుట యగుననియు ఆమిల్లువలన మొదటిసంవత్సరములోనే సుమారు పెట్టుబడి వచ్చుననియు నచ్చచెప్పెను. పల్లెటూరిరైతులందరు జమకూడి పదివేలరూపాయిలతోను మిల్లుకు వలయు యంత్రములు కొనెను. యంత్రములువచ్చి రైలులో నుండెను. సుమారు వాటివిడుదలకొరకు రెండువేలు కావలసియున్నది. మిల్లు పెద్దునకు యితరఖర్చులకు సుమారు పదివేలు అవసరమైనది. ఆడబ్బు పల్లెటూరిరైతులవద్ద లేదు. ఈసమయమునకు గ్రామములోయున్న షావుకారు మూడువేలరూపాయలకు యంత్రమును కొని ఆగ్రామములోనే మిల్లు స్థాపించి లక్షాధికారి

యూయెను. అటులనే ముందు కంపెనీలను స్థాపించువారు ముందు ఆలోచనలులేక బయలుదేరుటవలననే నష్టము కలుగుచున్నది.

ఒక ఓడలకంపెనీవారు ఒకఓడను అద్దెకు (charter) చేసిరి. ఆరుమాసములు గడువాయెను. మరల ఆరుమాసములకు అద్దెకు మాట్లాడుచుండిరి. ఓడలో పూర్తిగా దినస్సువేసిరి. దినస్సు కేవ్రవలన సుమారు 5000 రావలసియుండెను. ఓడ దినుస్సుతో నిండియుండెను. ఓడకు యివ్వవలసిన పైకము నియ్యలేకపోవుటచేత రెండవకంపెనీవారు సదరు ఓడను అద్దెకు తీసుకొని ఓడకు అద్దెచెల్లించి సరుకుతో యున్నఓడను తమ తరఫున పంపించినసంగతి చదువరులు చాలమంది ఎరింగిన విషయమే.

కంపెనీవారు తమవ్యాపారమునకు అనువగు ఓడలను ఎంచుకొనుటలో చాలాజాగ్రత్తగా నుండవలయును. అధికటన్నులుగల ఓడను తెచ్చి చిన్నరేవులలో వ్యాపారము చేయనెంచినచో చాలా చిక్కులు వచ్చును. ఓడకు అగు ఖర్చులు అధికము. ఓడ దరికి చాలదూరములో లంగరు వేయుటచేతను దిగుమతులు ఎగుమతులు త్వరగాఅగుట యుండక ఆలస్యమగును. ఓడకు చెల్లించవలసినపన్నులు అధికముగానగును. ఒకదినుసును ఎగుమతికి పనికివచ్చె ఓడను తెచ్చి జనులను ఎక్కించినచో జనులా యిబ్బందిపడుదురు. కంపెనియూ నష్టముపొందు

ను. ఆంధ్రదేశపు రేవులకు అనువగునట్లుగ చిలక, జలదుర్గ ఓడలే గలవు. ఈఓడలకన్న మంచివగు ఎంతమంచి ఓడనువేసి నను జనులకు సుఖముండదు. ప్యాసింజర్ల అక్కరలను గమనించి నిర్మించిన యీఓడలే యీలైనుకు పనికివచ్చుచున్నట్లుగ మన ము గాంచుచున్నాము. ఓడలను కొనుటగాని అద్దెకు తీయుట కుగాని చాలాసులభమైనపని. ధనికులు చాలామంది యీ పనిని చేయగలరు. కాని యీఓడలకు వలయు దినుసులు వ్యా పారము సంపాదించుటలోనే కంపినీయొక్క జయాపజయము లు గమనించవలయును. ఏనుగును అనేకులు కొనగలరు. ఆఏ నుగును మేపి పెంచువారు చాలాతక్కువ. అటులనే ఓడ పని లోనున్నను, లేకపోయినను దినమునకు ఒక వెయ్యిరూపా యిలు ఖర్చు యుండును. అందుచేత ఓడలకంపెనీవారు వ్యాపా రముచేయగల నిపుణులుగా యుండవలెను. లేనిచో చాలానష్ట మును పొందుదురు.

ఓడల కంపెనీలవారికే బ్యాంకుల సహాయముండవలెను. ఓడలోని దినుసు హామీపైని వర్తకులకు బ్యాంకులో ధనము దొరకవలెను. ఓడలలో వర్తకులకు కొంతసౌఖ్యము యిచ్చిన ఆవర్తకులు ఆఓడలో వ్యాపారముచేతురు. ఓడలోనిదినుసుల కు భీమాఏర్పాటులు ఓడలకంపెనీవారిచే నావర్తకులకు సకల విధముల తోడ్పడవలసియున్నది.

ఓడలోని ప్రతిఅంగుళపు స్థలముకూడ ధనమనే ఓడల యజమానులు ఎంచవలసియున్నది. ఓడలోని దినుసు కమాను

చేయుటలో చాలా జాగ్రత్త వహించవలసియున్నది. కమాను చేయుట (stowing) లోచాలాజాగ్రత్తవహించనిచో దినస్సు డేమేజిచెందును. ఓడపట్టవలసినంతదినస్సుపట్టక కంపెనీకి నష్టము వచ్చును. ఒకగానులో సుమారు పన్నెండువేలు బస్తాలు పట్టవలసియుండగా కమాను సరిగాలేనిచో పదివేలుతో కాను నిండి పోయినట్లుకనపడును. దినస్సుకూడా అవిమెక్కి కరాబుఅగును. ఒకఓడలో కమాను సరిగా లేకపోవుటచేత వేరుశెనగపప్పు మాంగనీసు వెళ్లునప్పుడు బస్తాలు అంటుకట్టుకపోయి దినస్సు అంతయు డేమేజిఅయిపోవుటచేత ఆఓడమాలుమీద కోటిరూయిలు నష్టమునచ్చినట్లు చెప్పుచుందురు. ఓడలో కమానుచేయుటలో ఓడయజమానులు జాగ్రత్తవహించవలసియున్నది.

ఓడకుకేవులు (Freights) నిర్ణయించుటలోను జాగ్రత్తగా నుండనిచో వ్యాపారము జరుగక నష్టపడవలసియుండును. ఓడలను కట్టివేసినచో నష్టమువచ్చును. ఓడలను తరుచుగా నడిపించినచో నష్టమురాకుండా నుండునట్లు గమనించవలసియున్నది. కలకత్తాలో మరమత్తుఅయినఓడ రంగూన్‌పోయిన దినస్సు దొరుకును. అట్టిచో దినస్సు లేకుండా (Ballast) ఓడ కలకత్తానుండి రంగూన్‌పోయిన కంపెనీకి లాభముండదు. అందుచేత కలకత్తానుండి రంగూన్‌కు దినస్సుకొనిపోవునప్పుడు తనఓడకగు ఖర్చులను రాబట్టు దినస్సు సంపాదించవలసియున్నది. అట్టిచో కేవులను తగ్గించవలసి యున్నది.

హెచ్చువ్యాపారము జరుగుటకుగాను కేవులను తగ్గించుట యవసరము. రంగూన్‌నుంచి ప్రతివారము నూరాడుఓడలు కలకత్తాపోవును. ఆఓడలకు దినసు సంపాదించు టవసరము. అందుచేతను యితరకంపెనీ ఓడలు రంగూన్‌నుంచి కలకత్తాకు పోవుటచేతను రంగూన్‌నుంచికలకత్తాకు టన్ను 5 రూపాయిలు మాత్రము నిర్ణయించుటలో ఓడలకంపెనీకి నష్టము లేదు. అదే దినసునకు రంగూన్‌నుండి కాకినాడకు టన్నునకు 10 రూపాయిలు కలవు. రంగూన్‌నుంచి కలకత్తాకు సుమారు 750 మైళ్లు దూరము. రంగూన్‌నుంచి కాకినాడకు 800 మైళ్లుదూరము కలదు. రంగూన్‌నుండి బొంబాయికి అదేమాలునకు టన్నుకు 8 రూపాయిలు కేవుకలదు. రంగూన్‌నుంచి బొంబాయికి 1500 మైళ్లు దూరముకలదు. రంగూన్‌నుండి బొంబాయికి హెచ్చు కేవు గోరుచో వచ్చుటి వర్తకులు తమదినసులను వేరొక కంపెనీ ఓడలను అద్దెకు తెచ్చుకొందురు.

ఓడల యజమానులు వర్తకపుధరలను అన్నియు గమనించి తమ ఓడలవ్యాపారము నడిపినచో లాభసాటిగా యుండును. లేనిచో నష్టమును పొందవలసి యుండును.

ఓడలను నడుపుటకు సిబ్బందిని నెంచుటలోను కంపెనీ బాగోగులుండును. పోటీచేయుచున్న కంపెనీలు తమశత్రుకంపెనీల ఓడలను పాడుచేయుటకుగాను శత్రుకంపెనీలోని యుద్యోగులకు లంచములిచ్చునట్లు మనము చెప్పుకొనగా విను

చుందుము. ఇందులో కొంతసత్యమున్నదని నమ్మవచ్చును. పోటీ వలన లక్షలకొలది నష్టము వచ్చునప్పుడు, యితర పోటీదారుని లొంగతీయునెంచి పోటీఓడలోని ఏఇంజనీయరునకో కొన్ని వేలు లంచమిచ్చిన పోటీఓడల యింజనులను పాడుచేయుదురని మనము తరచు వినుచున్నాము. అట్టివి జరిగినట్టు రూఢిగా చెప్పలేము. గాని జరిగిన జరిగియుండవచ్చును. అందుకొరకే కంపెనీలు తమసిబ్బందిని యెంచుటలో జాగ్రత్తగా నుండవలసి యుండును.

కేవులు నిర్ణయించుటలోను కంపెనీవారు అవలంబించు విధానమువలన చాల వ్యాపారము లభించగలదు. కొన్ని దినుసులకుతూనిక టన్ను అనగా 20 ఇరువదిహండ్రెడువైటులు. కొన్నిటికి ఘనఅడుగులు (Cubic feet) నిర్ణయించెదరు. కంపెనీవారికి ఏవిధముగ గుణించిన హెచ్చుకేవు లభించిన ఆవిధముగనే విధించెదరు.

కంపెనీయజమానులు తమకంపెనీయొక్క లాభమును గోరి వ్యవహరించునప్పుడు, తమకంపెనీద్వారా హెచ్చువ్యాపారము జరుగునట్లును వ్యవహరించుటవలన విశేషలాభము కలుగగలదు.

గవర్నమెంటు నింబధనలు.

నౌకారక్షణకుగాను గవర్నమెంటువారు చాల యేర్పాట్లుచేయుట విధియైయున్నది. ప్రపంచకములోని యన్నిసాగరములయొక్క లెఖలను తయారు (Survey) చేసిరి. సముద్రములలో నున్న తిప్పలను, కొండలను, కనుగొని అట దీపములు (Light houses) నిర్మించిరి. ఆదీపములవలన యటనున్న అపాయమును గుర్తించి నౌకాధికారియగు కెప్తాను జాగరూకతతో మెలంగును. ఈబత్తీలు తిరుగుచుండును. ఈతిరుగుటను బట్టి రాత్రివేళలందు నౌకాకప్తాను తానున్న స్థలమును గుర్తించగలడు. ప్రతిసంవత్సరము ఈబత్తీలను తత్పరిశ్రాంతములను సర్వే చేయుచుందురు. ఈబత్తీలనిమిత్తము ప్రభుత్వమువారు భారతదేశపు సముద్రములో వ్యవహరించు ఓడలనుండి పన్ను వసూలు చేయుదురు. ఈపన్ను మాసమున కొకసారి వసూలు చేయుదురు.

ప్రతిరేవులోను ప్రభుత్వమువారి ఆఫీసున్నది. దానికి పోర్టు ఆఫీసరు అధికారి. ఓడ రేవునకు రాగానే పోర్టు అధికారికి తనపేరును తనఓడలోని ఆరోగ్యమును చెప్పవలసియున్నది. ఓడలు పోర్టుఆఫీసరుతో మాటలాడుటకు జండాలగుర్తు లుపయోగింతురు.

ఓడ తా నేదేశమునుండి వచ్చుచున్నదో, తనలోనున్న వారందరు కులాసాగాయున్న సంగతి ముందు పోర్టాఫీసరుకు తెలియజేయవలయును. అప్పుడు పోర్టాఫీసరు ఓడతాలూకు కాగితములను పరీక్షించును. అందు "A" ఏ సర్టిఫికెటును చూడవలసియున్నది. ఇది సాలీనా సర్వే చేయబడి నావికాయానమున కర్హతను తెలియచేయును. తనుపరి "B" బి సర్టిఫికేటును చూడవలసియున్నది. బి సర్టిఫికేటు ఓడ గతరేవులో యానమున కర్హతను తెలియచేయునట్టి ధృవపత్రము. తనుపరి ఓడ లైటుహౌసుపన్నులను చెల్లించవలసియున్నది. ఈపన్నులు ఓడ యొక్క టన్నేజిమీాదను విధింపబడును. పోర్టుపన్నులు వసూలుచేయబడును. ఈపన్నులు వసూలుచేయనిచో ఓడ ఆరేవునుండి విడచివెళ్లుటకు వీలుండదు. అటుల పోర్టుసూాల్సు నతిక్రమించినచో ఓడకు, ఓడకప్తానునకు శిక్షలను గవర్నమెంటువారు విధించగలరు.

ఓడలయొక్క సంరక్షణ గవర్నమెంటువారి విధులలో నొకటియై యున్నది. పోర్టాఫీసరు గవర్నమెంటువారి నిబంధనలను అమలులో నుంచవలసిన విధిగల యధికారి. ప్రతిరేవులోను పోర్టాఫీసరు కొన్నిపడవలకు లైసెన్సు యిచ్చియుండవలయును. ఆపడవలను సాలీనా పరీక్షచేసి లైసెన్సు యిచ్చుచుండవలయును. ఈపడవలలోనే చాలరేవులలో ఎగుమతులు, దిగుమతులు చేయవలసియున్నది. ఈపడవలను తఱచు జాగ్రత్తగా చూడనిచో ప్రమాదము వాటిల్లును.

ప్రతిరేవులోను ఓడలకువలయు వస్తువులను సప్లయిచేయుటకు పోర్టు ఆఫీసను విధియై యున్నది. ఒకప్పుడు చిన్నరేవు అగు కళింగపట్నములో సుంకిపీసు ఓడకప్తాను కోరవచ్చును. అట్టిచో ఆరేవులో చాలకష్టము కలుగును. ఒకప్పుడు కాకినాడలో నొకయోడ తనయుపయోగనిమిత్తము నీటిని కోరెను. అట నీటిని సరఫరాచేయు నీటిబోటులు (Water Barges) లేకపోయెను. పెద్దడ్రమ్ములలో నీటినిపట్టి బోటులలోనుంచి తీసుకునివెళ్లి అట స్టీమరులోనికి ఎగుమతిచేసిరి. నౌకావ్యాపారము విరివిగా జరుగుచున్న రేవులలో నౌకాశ్రమములు (Harbours) ను ప్రభుత్వమువారు నిర్మించిరి. ఈనౌకాయాశ్రమములవలన దేశముయొక్క వర్తకము వృద్ధిచెందును. నౌకావ్యాపారము చురుకుగను, త్వరితముగను జరుగుచున్నది. నౌకాశ్రయనిర్మాణమునకు గాను కొన్నికోట్లు ఖర్చుపెట్టుచున్నారు. రంగూను హార్బరునకుగాను సుమారు పదికోట్లు వ్యయపరచిరి. చిన్ననౌకాశ్రయమును నిర్మించుటకు విశాఖపట్టణమున సుమారు మూడుకోట్లు నేటికి వ్యయపరుపబడెను.

నౌకాశ్రయములోనికి వ్యాపారమునకై వచ్చు ప్రతియోడయు హార్బరుపన్నులు చెల్లించవలసియున్నది. ఈపన్నులవలన నౌకాశ్రయపు ఖర్చులు రాగలవని నమ్మవచ్చును. రంగూన్, కలకత్తా, బొంబాయి, చెన్నపురి, కరాచిపురములలోని నౌకాశ్రయములు వేరుగ వర్తకసంఘములకు చెందినవి. ఈసం

ఘములు తమకు వలయుధనమును ఋణపత్రముల మూలముగ సంపాదించుకొనును. ఈసంఘములు గవర్నమెంటువారిచే సృజింపబడినవిగను, ఈసంఘములకు హామీగా గవర్నమెంటువారుండుటచేతను పత్రములు (Debentures) కు బజారులో చాలవిలువగలదు. ఈసంఘమువారు నౌకాశ్రయముల వ్యాపారమును వృద్ధిచేయుటయే ముఖ్యోద్దేశ్యము గలవారగుటచేతను వర్తకము వృద్ధిచేయుటకు చాలపాటుపడుదురు.

ఓడలు నౌకాశ్రయములోనికి రాగనే, నౌకాశ్రయము తరపున యొకనిపుణునిచేత ఓడనడుపబడి వ్యవహరింపబడును. ఓడలకు వలయు సకలవ్యవహారములు నౌకాశ్రయమువారే చేతురు.

విశాఖపట్నం, చిటగాంగు, నౌకాశ్రయములు ప్రభుత్వమువారిచే నేరుగ వ్యవహరింపబడుచుండెను. అట యింకను ట్రస్టు (Trust) ని ప్రభుత్వమువారు సృజించలేదు. ఈరెండు నౌకాశ్రయములను ప్రభుత్వమువారు రైల్వేకంపెనీల సహాయముతో నిర్మించి నడుపుచున్నారు. నౌకాశ్రయనిర్మాణమువలన దేశముయొక్క వర్తకము వృద్ధిపొందును. వర్తకము వృద్ధిపొందుట వలన దేశములోని సకలవృత్తులకు అలజడి కలుగును.

మనదేశములోని నౌకాశ్రయములు మనదేశీయుల ఆశయములకు కొంతవరకుపయోగించినచో ఆలోచించవలసిన

విషయమే. మనదేశపు వర్తకము, వ్యాపారము మనదేశమును విదేశీయుల యుపయోగార్థముగనే యున్నవని మనము నమ్మవలసియున్నది. మననౌకాశ్రయములు మన దేశీయదౌర్భాగ్యమునకు చాలసహాయపడినవని చెప్పిన ఆశ్చర్యములేదు. మనదేశము చేయువర్తకములో ముఖ్యమైనది ముడిపదార్థములు విదేశములకు పంపుట. విదేశములలో తయారయిన వస్తువుల నిటదేశీయుల కమ్ముటయునై యున్నది. నౌకాశ్రయములు అటనున్న పెద్దవర్తకకుఠాలు (clearing houses) మనదేశము ఎగుమతులకు దిగుమతులకు చాల సులువుచేయుచున్నవి. మనవ్యాపారమునుచూచినచో మనము దినేదినే కృశించుచున్నామనియు గుర్తించగలము.

దేశములో ముఖ్యపరిశ్రమలకు ఈనౌకాశ్రయమునకెట్టి అపకారమును చెందకుండ నుండుటయు, మనదేశీయులు, మన ప్రభుత్వమువారు చేయుట వారివిధియై యున్నది. నౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధికిగాను మనము పాటుపడినచో నీదేశము ఆర్థికముగ నెంతయు వృద్ధికి రాగలనవకాశములు గలవు.

బాగ్గుపరిశ్రమ.

నౌకాపరిశ్రమ మనదేశీయుల యితరపరిశ్రమలకు ఎంతయు తోడ్పడగలదని యిదివరలో మనవిచేసియున్నాము.

నౌకానిర్మాణమువలనను, నౌకావ్యాపారమువలనను, ఇతర దేశీయపరిశ్రమలకు చాల తోడ్పడగలవని చెప్పుచున్నాము.

మనదేశములో గవర్నమెంటువారి అంచనాప్రకారము సుమారు నాలుగువందలయేబదికోట్లటన్నులు రాక్షసబొగ్గు గనులున్నవి. ఈబొగ్గుగనులు, గిరిధి, రాణిగంజి, గురియా, చౌకార, కరన్పురా, తలిచేరి, ఆది గనులలో లభించగలదు. గవర్నమెంటువారి అంచనాప్రకారము మనదేశములో సాలీనా 22500000 టన్నులుబొగ్గును వాడుచున్నాము. ఈబొగ్గుపరిశ్రమలోగూడ నేడు ఉత్పత్తిహెచ్చయి, ఖర్చుతక్కువయగునట్లు గను మనము చగూచుచున్నాము. మన బొగ్గుపరిశ్రమవలనను దేశములోని నిరుద్యోగసమస్య తగ్గగలదని నమ్మవచ్చును. మనము సాలీనా రెండుకోట్లయిరువదియైదులక్షల టన్నులచొప్పున వాడినచో మనకు గనులు సుమారు రెండువందలసంవత్సరములవరకు వలయుబొగ్గు నీయగలవు.

మనదేశములోని నౌకాపరిశ్రమకు సాలీనా సుమారు యేబదిలక్షల టన్నులబొగ్గును ఓడలయొక్క రాకపోకలకుపయోగపడునని యంచనా వేయవచ్చును. నౌకాపరిశ్రమయొక్క యితరసహాయపరిశ్రమలకుగాను సుమారు యేబది లక్షలటన్నులబొగ్గు నుపయోగింపవచ్చును. ఈబొగ్గుయొక్క యుత్పత్తిలో సుమారు సాలీనా కోటిటన్నుల అధికము చేయవలసివచ్చును.

కోటిటన్నులబొగ్గు వుత్పత్తిచేయుటలో మనదేశము లోని బొగ్గుపరిశ్రమలోనున్నవారికి హెచ్చులాభములు వచ్చును. నిరుద్యోగసమస్యయు పరిష్కరింపబడవచ్చును.

నౌకాపరిశ్రమలో ప్రపంచకము మొత్తముమీద నేడు బొగ్గునువాడుట తగ్గించి నూనెనువాడుట హెచ్చించుచున్నారు. నూనెను (oil fuel) వాడుటవలన లాభము హెచ్చుచున్నదని నౌకాపరిశ్రమములోనున్న పెద్దలసిద్ధాంతము. బొగ్గుకన్న నూనెను వాడినచో మొత్తముమీద ఖర్చులు తక్కువయగునని వారివాదన. యంత్రములు బొగ్గుతో నడుపునప్పుడు హెచ్చు అరుగుదలచూపును. నూనెతో నడిపిన తక్కువఅరుగుదలచూపును. ఒకయింజను బొగ్గుతో నడిపిన పదిహేనుసంవత్సరములలో పాడయిపోయినచో, నదేయింజనుకు నూనెవాడినచో యిరువదిసంవత్సరములవరకును పనిచేయుశక్తిగలదిగ నుండగలదు. అందుచేత నూనె చాల లాభకారియని తలచెదరు.

ఓడలో బొగ్గు వాడినయెడల హెచ్చుమంది బొగ్గుచేయువాండ్రు అవుసరము. ప్రతియోడకు కనీసముగా సుమారు పదిహేనుమంది బొగ్గుపనివాండ్రుండవలసియుండును. అదే నూనె వాడినచో ఆరుగురుపనివాండ్రతోనే యాపని నడుపబడగలదు. అందుచేతను లాభముగా నుండగలదు.

ఒకఓడ సుమారు వెయ్యిటన్నులబొగ్గును తన ఇనుము షరకు తీసుకొనవలసియున్నచో అంతదినుస్సును తగ్గించి వేయ

వలసియుండును. అదే నూనెను వాడినచో హెచ్చుదినస్సును తక్కువటన్నుల నూనెను తీసికొని వాడగలరు. అందుచేతను లాభముగా నుండగలదు.

బొగ్గునువాడిన ఓడలోనిరంగు తరచు మైలపడుచుండును. అందుచే మరల రంగును వాడవలసియుండును. కాని నూనెనువాడు ఓడలో రంగు మైలపడియుండదు. అందుచేత రంగుల ఖర్చు వాటినివేయుశ్రమ తగ్గును. ఈ పై కారణముల చేతను, విదేశీయులలో నూనెను వాడుఓడలు అధికమగుచుండెను.

ఇవిగాక కొన్ని మోటారుఓడలు బయలుదేరినవి. అవి పెట్రోలునే వాడుచున్నవి. ఈనూనె పెట్రోలువలన దేశములో నూనె, పెట్రోలుగనులకు ఉత్పత్తి హెచ్చుచేయవలసివచ్చును.

కాని మనదేశములో నేటివరకు మనము విశేషముగా విదేశపెట్రోలునూనెను వాడుచున్నాము. బర్మాలోని నూనెగనులు పెట్రోలునూతులు మన దేశీయులకు వలయునక్కరలనే తయారుచేయుచున్నారు. అందుచేత మనము నూనెను వాడనిచో విదేశీయులపై నాధారపడవలసినవార మగుదుము. మనదేశములో సహజముగ లభించుబొగ్గుగనులకా పని యుండదు. విదేశీయుల నూనెను కొనవలసినవారగుదురు. అందుచేత మనదేశముయొక్కబాగును మనస్సులో నుంచుకొన్నచో మనదేశములో నెప్పుడును బొగ్గునే వాడు ఓడలను కొనవలసియున్నదని మనవిచేయుచున్నాను.

మనమేదైనా కార్యము తలపెట్టినప్పుడు ఆకార్యము యొక్క లాభనష్టములు, మంచిచెడ్డలు, బాగుగాతర్కించి, దూరదృష్టితో తిలకించవలసియున్నది. ఆకార్యముయొక్క ఫలితము వలన లాభము ఎవ్వరికిచెందును అనేసంగతి మనము ముందు ఆలోచించవలసియున్నది. కంటికి యింపుగనున్నదని తాత్కాలికముగ లాభముగ నున్నదని అప్పుడు సుఖముగనున్నదని ఆలోచించి మనము పనులు నిర్వర్తించినచో మనము మన యొక్కయు, మనదేశముయొక్కయు, భాగ్యోదయమున కడ్డుతగిలినవార మగుదుము. నౌకాపరిశ్రమలో దేశీయులెల్లరు గమనించవలసిన మూలసూత్రములు పైనుదహరించినవే యని మరల చెప్పుచున్నాను.

మన ప్రయత్నమువలన లాభము భారతజాతికంతకును లభించవలసియున్నది. నౌకాపరిశ్రమలోని లాభములు, సుఖములు, జాతీయులెల్లరును పొందుటకుగాను (Common Good) జాతీయులెల్లరునుపాటుపడవలసియున్నది. నాలాభము నాశ్రేయస్సు, నాసుఖము, అనేతత్వము భారతజాతి పొందవలసియున్నది.

నౌకాప్రయాణము.

భారతదేశములో సాలీనా సుమారు యిరువదియొక లక్షమంది నావికాప్రయాణము చేయుచున్నారు. అందు సుమారు ఆరులక్షలమంది బంగాళాఖాతమును దాటుదురు. పదునాల్గులక్షలమంది అరేబియాసముద్రములో నౌకాప్రయాణము చేయుదురు. అమెరికాలో సాలీనా 25 ఇరువదియైదు లక్షలమంది నౌకాయానము చేయుచున్నారు. ప్రతిదేశములోను నౌకాయానము చేయువారిలో నూటికి తొంబదిమంది డేకు అను మూడవక్లాసులోనే యానము చేయుదురు. కాని భారతదేశములోమాత్రము నూటికి తొంబదితొమ్మిదిమంది డేకులో ప్రయాణము చేయుచున్నారు. ప్రభుత్వమువారి లెఖలనుబట్టి చూచినచో 1919-20 సం॥ములో 2107567 మంది డేకులో ప్రయాణముచేసినట్లు తెలియుచున్నది. డేకు ప్రయాణీకుల పరిస్థితులను గురించి కొంతవ్రాయుట యవసరమని యెంచి వ్రాయుచున్నాను.

"Third class rates provide first class returns" Sjt. S. N. Hajee in "Economies of shipping" మూడవతరగతి కేవులు మొదటి తరగతి ఆదాయమని శ్రీయుత యస్. యన్. హాజీగారు సెలవిచ్చియుండిరి. భారతదేశపు నౌకాయానమునకుగాను బ్రిటిషు యిండియా ప్రభుత్వమువారు శాసనములను, నిబంధనలనుచేసిరి.

ఆ నిబంధనములు అనుల్లంఘనీయములు. ఉల్లంఘించినచో బహుకఠినమైనశిక్షలు విధించుదురు.

ప్రయాణీకుల ఓడలను సాలీనా ప్రభుత్వమువారు పరీక్షించి సర్టిఫికెటు యిచ్చెదరు. దానిని సర్వే "ఏ "A" సర్టిఫికెటు అందురు. సర్వే చేయు ఉద్యోగులు ఓడయొక్క అన్ని భాగములు పరీక్షింతురు. ఓడలో అపాయములను తప్పించుకొనుటకు బోట్లు, జాకెట్లు, తెప్పలును చూతురు. ఓడలోనున్న స్థలము ప్రతిప్రయాణీకునకు 8 అడుగుల చొ॥ మంచికాలములోను 9 అడుగుల చొ॥ వానకాలములోను తక్కువ ప్రయాణములకు నిర్ణయించి లైసెన్సు యిచ్చెదరు. ఆలైసెన్సులో నెంతమందియున్నారో అంతకుమించి ఒక్కమనిషిని ఎక్కించినఓడకు మనిషి ఒక్కంటికి వెయ్యిరూపాయలు జుల్మానా వేయుదురు. ఈలైసెన్సు సంవత్సరమున కొకసారి యిత్తురు.

ప్యాసింజర్లకు స్థలము నిర్ణయించుటలో పూర్వము మనిషివక్కంటికి ఆరు చదురపుటడుగులు స్థలమునే గవర్నమెంటువారు శాంక్షనుచేసియుండిరి. ఈఆరుఅడుగులస్థలములోనే ఒకమానవుడు, నిండుజీవముతోనున్నవాడు 71 గంట గడపవలసియుండెను. ఈస్థలము చాలదనియు భారతదేశములో బహుఆందోళన జరిగెను. ఈఆందోళనఫలితముగ 1920 సం॥ మున గవర్నమెంటువారు ఒకకమిటీని నియమించిరి. (Indian Duck passenger Committee) ఇండియన్ డెక్కు ప్యాసింజరు కమిటీవారు మరిఆరుఅడుగులస్థలము చాలదని సూ

చించిరి. ఆకమిటీసూచనలను ప్రభుత్వమువా రింకను అమలులో నుంచక్రైరి. 1935 సం॥రము జూను 17 వ తేదీని విశాఖపట్నం లో భారతడెకుప్యాసింజర్ల మహాసభ జరిగెను. అందుకూడ నాస్థలము చాలదని మహాసభవారు తీర్మానించిరి. 1935 సం॥ రపు సెప్టెంబరు 11 వ తేదీని భారతశాసనసభలో శ్రీయుత సత్యమూర్తి యమ్. యల్. యె. గారీ విధముగ ప్రశ్నించిరి.

ప్రశ్న:—272 శ్రీయుత సత్యమూర్తి. ప్రభుత్వము వారు దయయుంచి జవాబుచెప్పుడు.

(1) కోస్టాఓడలలో డెక్కుప్రయాణీకునకు ఆరు చదర పుటడుగులనిచ్చు నిబంధనను ప్రభుత్వము వారు గమనించిరా?

(2) సదరు నిబంధనను ప్రభుత్వమువారు అమలులో నుండగా పరీక్షించిరా?

(3) సదరు నిబంధనను మార్పుచేయుచు డెక్కుప్రయాణీకునకు కనీసము పన్నెండుచదరపుటడుగుల స్థలము నిచ్చు నట్లు మార్పుచేయుదురా?

జవాబు:—గౌ॥ మహమ్మదు జఫురల్లాఖాను (గవర్నమెంటు సభ్యుడు.)

(1) అట్టి నిబంధనలేదు.

(2-3) అందుచే నీప్రశ్నలు అనవసరము.

శ్రీయుత సత్యమూర్తి:— డెక్కుప్యాసింజరునకు ఆరు చదరపుటడుగులనిచ్చే ఆచారము వాస్తవముగా నున్నదా?

జబాబు:—గౌ॥ మహమ్మదు జఫరుల్లాఖాను: ప్యాసింజరునకు కనీసస్థలమునిచ్చు నిబంధనయున్నది. కాని ప్రశ్నలో చెప్పినట్లుమాత్రము లేదు.

శ్రీయుత సత్యమూర్తి:—నిబంధనలప్రకారము ఏమాత్రపు కనిసస్థలము లభించును?

గౌ॥ సర్. మహమ్మదు జఫరుల్లాఖాన్:—ప్యాసెంజరునకు 8 మొదలు 15 చదరపుటడుగులవరకు కనీసస్థలము లభించును. ఈలభించుట ప్రయాణీకుని, ప్రయాణపుకాలమును నిడిమినిబట్టి లభించును. మామూలుస్థలము 8 చ॥ అడుగులుగా నిర్ణయించిరి. కాని బహుచిన్న ప్రయాణములకు $7\frac{1}{2}$ చ॥ అడుగులు లభించును.

శ్రీయుత సత్యమూర్తి:—రెండవప్రశ్నకు జబాబుయేమి. ప్రభుత్వమువారు నిబంధనలను వాస్తవముగా నమలులో నుండగా చూచిరా? చూచి సదరు కనీసస్థలమును గురించి తృప్తికరముగ నున్నదని చెప్పగలరా ?

గౌ॥ సర్ మహమ్మదు జఫరుల్లాఖాన్:—నూతననిబంధనలు అమలులోనుంచిన దగ్గరనుంచి మొత్తముమీాద సంతృప్తికరముగా నున్నదని ప్రభుత్వము వారు తలంచుచుండిరి. సదరు నిబంధనలు అమలులో నుంచుచుండిరి.

శ్రీయుత సత్యమూర్తి:—మొత్తముమీాదగాదు. ప్రతిఒక్కమనుష్యునకు సదరునిబంధనప్రకారము స్థలము లభించు

చున్నదా? ఒక్క దురదృష్టవంతునికైనను సదరు స్థలము లభిం చనిచో చాల యిబ్బంది వచునని ప్రభుత్వమువారు గమనించ వలయును.

గా॥ సర్. మహమ్మదు జఫరుల్లాఖాన్:—గవర్నమెం టువారు మొత్తముమీద అని చెప్పుటకు కారణమున్నది. కొంతమంది ప్రయాణీకులు విశేషసామానును తెచ్చి తాముం డు స్థలమందే యుంచుకొందురు. అందుచేత కొంతమంది ప్ర యాణీకులకు నిబంధనలు ప్రకారము స్థలము లభింపకపోవ చ్చును. ఈలోటు కంపెనీవారిది కాదనియు ప్రయాణీకులదని యు గ్రహించవలయును. ప్రయాణీకుల దినస్సరుగురించి ఎట్టి నిబంధనము ప్రారంభించిన ఇతరచిక్కులు వచ్చును.

మనప్రయాణీకులకు నేడు ఎనిమిది మొదలు పదిహే ను చదురపుటడుగులు స్థలము లభించుచున్నది. ఓడప్రయాణ ము ఏప్రిల్ నెలమొదలు నవంబరువరకు గాలిరోజుల ప్రయా ణమనియు నవంబరు మొదలు ఏప్రిలువరకు మంచిప్రయాణమని ప్రభుత్వమువారు నిర్ణయించిరి. ఈనిర్ణయము మన ఆంధ్రదేశ పు రేవులకే చెందుచున్నదని పాఠకులు గ్రహించవలయును. మంచిరోజుల ప్రయాణములో మనిషి ఒక్కంటికి ఎనిమిది చద రపుటడుగులు లభించినచో గాలిరోజుల ప్రయాణములో అధి కము లభించును. ప్రయాణము నిడివినిబట్టి స్థలము నిర్ణయిం చిరి. దీర్ఘయానము హ్రస్వయానము. రేవులనుంచి రెండవరేవు

నకు ప్రయాణము 72 గంటలలోపు అయినచో నది హ్రస్వయానమందురు. రేవునుంచి రెండవరేవునకు 72 గంటలకు మించినచో నది దీర్ఘయానమందురు. కాకినాడనుంచి రంగూనునకు పోవుటకు సుమారు అయిదుదినములు పట్టును. ఈప్రయాణము దీర్ఘయానమని పాఠకులు తలంచవచ్చును. అది యటుగాక గోపాలపురమునుండి రంగూనునకు సుమారు 64 గంటలలో పోవునుగనుక కాకినాడనుండి గోపాలపురవు ప్రయాణమునకు హ్రస్వప్రయాణముగా నిర్ణయించిరి. హ్రస్వప్రయాణమునకు ప్రయాణీకునకు ఎనిమిది అడుగులు లభించిన దీర్ఘప్రయాణమునకు సుమారు 9 తొమ్మిది అడుగులు లభించును.

1921 సం|| మున ఇండియన్ డెకుప్యాసింజరుకమిటీ వారివద్ద కె|| శె|| డాక్టర్ ప్రాణజీవను మెహతాగారు హ్రస్వదీర్ఘయానమును మార్పుచేయవలసినదిగాను 'ఇరువదినాలుగు గంటలు ప్రయాణకాలము ఓడలోనుండవలసి వచ్చినచో నది హ్రస్వముగను, 24 గంటలకు మించినచో నది దీర్ఘముగను నిర్ణయించవలసినదిగా నివేదించిరి. కాని నేటికి సదరు నిబంధనలు మార్పుచెందలేదు. విశాఖపట్టణమున సమావేశమయిన భారతడెకుప్యాసింజర్ల మహాసభలో తీర్మానించిరి.

ఓడలో ప్రయాణముచేయునప్పుడు, దినమునకు మనిషికి ఒకగాలనునీటినిమాత్రము నిబంధనలప్రకారము ఓడలవారు సప్లయిచేయవలసియున్నది. కాని యీనిబంధనకన్న అధి

కముగనే నీటిని నేను ఓడలలో సప్లయిచేయబడుచున్నట్లు సూఢిగ చెప్పగలను. కాని నిబంధనలను మార్చి దినమునకు ప్రయాణీకునకు కనీసముగా పదిగాలనులయినను సప్లయిచేయ వలయునట్టి నిబంధనలుమార్పునకై యనేకులు సూచించిరి. నీరు రాత్రిపగలు ప్యాసింజరులకు లభించవలసిన బాధ్యత ఓడల యజమానులదయి యున్నది. కాని కంపెనీయుద్యోగు లప్పు డప్పుడు నీటిని ప్రయాణీకులకు సప్లయిలో తగ్గించి, కొంతలా భమును పొందుచురని జనవాడుక గలదు. కాని నేటి ఓడ లలో నట్టి యరాచకములు లేవని నాయనుభవముమీద చెప్ప గలను. అట్టిలోటులు గన్పడినచో వెంటనే నివారణోపాయ ములు చేయవలసియున్నది.

ప్రయాణీకులకు ఓడలలో వలయుపాయిఖానాసౌక ర్యములనుగురించి గవర్నమెంటువారు చేసిన నిబంధనలు చర్చిం చవలసియున్నది. నిబంధనలప్రకారము మొదటి నూరుమంది ప్రయాణికులకు రెండు పాయిఖానాలున్ను, తదుపరి ప్రతివం దమందికి యొక పాయిఖానాయు నుండవలయును. డెకుప్యాసిం జరు కమిటీవారు ప్రతివందమంది ప్రయాణికులకు రెండుపాయి ఖానాలుండవలెనని శిఫార్సుచేసిరి. విశాఖపట్నంలో సమావేశ మయిన డెకుపాసింజర్ల మహాసభవారు పాతికమంది ప్రయా ణీకుల కొక పాయిఖానా యుండవలయునని తీర్మానించిరి. ఇందు స్త్రీలకు కొన్ని ప్రత్యేకించబడును. పాయిఖానాలు

గంటగంటకుశుభ్రపరుపబడుచుండవలయును. నీటిపారుదలపద్ధతి (Flush) ప్రతియోడలోను అవలంబించిరి. గంటగంటకు ఫెనైలును జల్లుచుందురు. ఈపనిచేయువారిని టోపాసులని యందురు. వీరిపనిపాటులు సరిగా నిర్వహించునట్లు చేయుటకుగాను గన్నరు, మాలిము, వైద్యాధికారి తఱచు తనిఖీచేయుచుందురు.

ఓడలో ప్రయాణము చేయువారికి రెండువిధములగు టిక్కట్లు అమ్ముదురు. దీర్ఘప్రయాణము చేయువారికి భోజనముతోసహా టిక్కటు నమ్ముదురు. హ్రస్వప్రయాణము చేయువారికి కేవలము టిక్కటునే యమ్ముదురు. భోజనసదుపాయములు ప్రయాణికుడు చేసుకొనవలసియున్నది. ఓడలలో స్వంతముగా వంటచేసుకొనువారికి పొయ్యిలున్నవి. అందు బొగ్గు నుచితముగా నిత్తురు, ఓడలో కంపెనీవారు ప్రయాణీకులకు వలయు తినుబండారముల నమ్ముటకుగాను బజారులను ఏర్పాటుచేసియుండిరి. బజారులలో మంచివస్తువులను కంపెనీవారు నిర్ణయించిన ధరలకు నమ్ముపద్ధతులు గలవు. అమ్మువస్తువులను ప్రతిపూట వైద్యాధికారి తనిఖీచేయుచుండును.

రైలులలోనివలెనే ఓడలలోను మూడవతరగతి ప్రయాణీకులవలన వచ్చురాబడి అధికమని వేరుగ చెప్పనక్కర లేదు. మొదటి, రెండవతరగతుల వలన ఓడలకు ఖర్చు అధికము. మూడవతరగతిలో ప్రయాణముచేయు ప్రయాణీకులకుగాను ఎనిమిదిఅడుగుల స్థలము, రెండుగ్యాసులనీరు. అదే మొద

టితరగతి ప్రయాణికుడయినచో, తినుటకు సలూన్, చుట్టలు కాల్చుటకు సలూన్, తిరుగుటకు డెకు, ఆడుకొనుటకు డెకు, పాయిఖానాలో పంకాలు, స్నానములగదిలో పంకాలు, పిలచినబాయి, మంచులోనినీరు, మొదలగు రాజభోగములు జరుపవలసియున్నది.

పాశ్చాత్యదేశములలో మూడవతరగతిలో ప్రయాణముచేయువారికిని గూడ యొకబెంచీ యీయబడును. ఆబెంచీ మీాద హాయిగా నిదురపోవచ్చును. బెంచీక్రింద తనసామాను నుంచుకొనవచ్చును. కాని భారతదేశపు కోస్తాఓడలలో ప్రయాణముచేయువారి కట్టిసదుపాయములు లేవు. ఒకరికాళ్లపై రెండవవానితల, వానితలపై ఇంకొకమూాట. ఈమోస్తరుగా చాల బాధకరముగా నేలపై ఓడలో భారతీయుడు కష్టపడవలసియున్నది.

ఓడలలో ప్రయాణికులకు అధికసుఖములు పొందునట్లు చేయుటకు గాను, కాంగ్రెసు పార్టీవారు భారతశాసనసభలో పాటుబడుచున్న సంగతి ఎల్లరును గుర్తించియే యుండిరి. గత ఎసంబ్లీసమావేశమునకుగాను కాంగ్రెసుపార్టీనాయకులు ఒక తీర్మానమును ప్రవేశపెట్టిరి. తీర్మాన మింకను చర్చకు రాలేదు. 1936 స॥ జనవరి 20 వ తేదీని యీాదిగువనుదహరించిన తీర్మానమును ప్రవేశపెట్టుట కీదిగువనుదహరించినవారికి యనుమతి యిచ్చినట్లుగ ప్రకటింపబడెను.

"This Assembly recommends to the Governor-General in Council to appoint a committee of non-officials to enquire into the conditions of travel by Deck on Indian coastal steamers and to make recommendations for their improvement and also to consider the advisability of fixing the passage rate at Rs. 10 for any Indian Port from Rangoon"

"భారతదేశపు కోస్తాఓడలలో ప్రయాణముచేయువారి స్థితిగతులు కనుగొనుటకున్ను, వారిస్థితి నభివృద్ధిచేయుటకున్ను అధికారేతరులతో గూడిన సంఘమును నియమించవలసినదిగా నీ సభవారు గవర్నరుజనరలుగారికి శిఫార్సుచేయుచు, సదరు సంఘమువారు భారతదేశపు రేవులనుండి రంగూనుకు పదిరూపాయిలు కేవునిర్ణయించుటయవుసరమో కనుగొనుటకుగాను కోరబడిరి." ఈతీర్మానమును నోటీసిచ్చిన ప్రముఖులు శ్రీయుతులు, చౌదరీ రఘుబీరసింగు, పండిత నీలకంఠదాసు, శామలాలు, సేతుగోవిందదాసు, సరదారు జోగేంద్రసింగు, మోహనలాలు సెక్సనా, దేశోద్ధారక నాగేశ్వరరావుపంతులు, రామనారాయణసింగు, డాక్టరుకేసు, శ్రీప్రకాశబసుల్ హుస్సేన్, సూర్యకుమారసోము, పండిత శ్రీకృష్ణకుమారు పలచెలు, అమరనాథ ఛటోపాధ్యాయి, సామ్యూల్ ఆరన్, అవనీశలింగమ్‌చెట్టి, కుమారస్వామిరాజు, ఘనస్వామిసింగు గుప్త, డా॥ రాజన్,

ముత్తురంగ మొదలియారు, సత్యనారాయణసింగు, స్వామి వెంకటాచలంచెట్టి, సత్యమూర్తిగార్లు మహోపకారము చేయనున్నారని మన దేశోపాసింజర్లు వందనము లాచరించవలసియున్నది.

పోటీ.

ప్రతివ్యాపారములోను పోటీయున్నది. పోటీవలన కొన్నివ్యాపారములు నశించును. పోటీలేనిచో కొన్నిపరిశ్రమలు వృద్ధిచెందవు. కనుక పోటీ కొంతవఱకు అవసరమని చెప్పవచ్చును. పోటీలేనిరోజులలో ఆవ్యాపారస్థుడు పెట్టినదె భిక్ష. పోటీయున్నచో అనుభవించేవారికి లాభము కలుగగలదు. కాని భారతనౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధికి నేడు పెద్దరాక్షసివలె యీ పోటీ మ్రింగివేయుచున్నది.

నేటివరకును గుత్తగ, వందసంవత్సరములనుంచి యనుభవించుచున్న విదేశీకంపెనీలు నూతనముగా వెలుబడిన దేశీయకంపెనీని ఆర్చి హతమార్చుట మనము ప్రతిరోజు వినుచునే యున్నాము. బ్రిటీషుకంపెనీలు గతనూరుసంవత్సరములనుండియు, గుత్తగ ఏకఛత్రాధిపత్యముతో ననుభవించినప్పుడు తమ మూలధనముగ కొన్ని కోట్లరూపాయిలను నిలువచేసియుంచిరి. పోటీసమయములో నీకంపెనీలు విరివిగ యీనిధినుండి ఖర్చు పెట్టుదురు.

బ్రిటీషునౌకాకంపెనీల పోటీలో మొదటి ఆయుధము కేవ్వుల తగ్గింపు. నేటికి భారతదేశములో బయలుదేరిన యిరువదికంపెనీలు, పదికోట్లరూపాయలు, యీమొక్క ఆయుధముతోనే అంతమొందించినట్లు మనము గుర్తించవలసియున్నది. ఏదయినా నూతనముగా కంపెనీ బయలుదేరినదని తెలియగనే అదివఱకు ప్రత్యేకముగా ననుభవించుచున్న బ్రిటీషుకంపెనీలు ఒక్కమారుగ కేవ్వులు తగ్గించుదురు. బ్రిటీషుకంపెనీలతో తాతాకంపెనీవంటివారు ఓడలకంపెనీ పెట్టి నిర్వహించలేక విశేషనష్టమును పొందినట్లు మనము చరిత్రలో చదువుచున్నాము.

ఏదయినా నూతనముగా కంపెనీ బయలుదేరినచో వెంటనే కేవ్వులు నూటికి నూరువ్వు తగ్గుచున్నట్లు మనము గాంచుచున్నాము. ఈవిషయములో లోకోత్తరపురుషుడయిన మహాత్మగాంధిగారు రెండవరౌండుటేబిలు కాన్ఫరెన్సులో చెప్పిన వేదవాక్యములు స్మరణీయములు. "Some of you might have heard of a budding Company between Chitagong and Rangoon. The directors of the Company poor struggling Mohammadens came to me in Rangoon and asked if I could do anything. My whole heart went out to them but there was nothing to be done. What could be done. There is the mighty B. I. S. N. Co., simply underselling the budding Company and practically taking Passengers without any passage money at

all I could quote instance after instance of that character." మీలో చాలమంది రంగూన్ చిటగాంగులమధ్య నూతనముగా వికసించిన కంపెనీగురించివినియుందురు. ఆకంపెనీడైరక్టరులయిన బీదవారగుమహమ్మదీయులు రంగూన్‌లో నన్ను కలుసుకొన్నప్పుడు నన్నేమయిన సహాయముచేయమని చెప్పిరి. నాహృదయము కరిగి వారివైపునకు మరలెను. కాని ఏమిచేయుటకును నాకు తోచలేదు. ఏమిచేయగలను. బ్రహ్మాండమయిన బి. ఐ. కంపెనీవారు నూతనకంపెనీని ఆడించుచున్నారు. అసలు కేవ్వులు లేకుండగనే జనులను ఓడలలో తీసుకొనిపోవుచున్నారు. ఇట్టివి పెక్కులెఖకులేనన్ని నేను ఋజువుచేయగలను."

ఒక పోటీకంపెనీ తెలుగురేవులలో వ్యాపారముచేయునప్పుడు బి. ఐ. కంపెనీవారు, తమ ఓడలలో ప్రయాణముచేయువారికి ఉచితముగా గొంపోవుటయే గాక, జేబురుమాళ్లు తినుటకు మిఠాయి, యిచ్చినసంగతి మనకు నిన్నమొన్నటివాంశమును మనము మఱచిపోయి యుండగూడదు. ఆపోటీకంపెనీవారు విరమింపగనే మఱల కేవ్వులు అధికమగుటయు మనము ఎన్నోమారులు చూచియుంటిమి.

ఓడల కంపెనీలవ్యాపారము హెచ్చుదినుస్సును గొంపోవు వ్యాపారమని వేరె చెప్పనక్కరలేదు. ఈవ్యాపారములో పోటీలు చాలచిత్రముగ నుండును. బారీగా వ్యాపారముచేయు

వర్తకులు స్వల్పలాభములనే అపేక్షింతురు. టన్నునకు రూపా యి తేడాయున్నచో నయ్యది విశేషమగుచుండును. దినుసున్ను సంపాదించుటయే ఓడలకంపెనీల ముఖ్యధర్మము. తనకాతా దారులను ఇతరులకుపోకుండ యుంచుటకును, ఇతరకొత్తకా తాదారులను సంపాదించుటయే ఓడలకంపెనీల ముఖ్యధర్మము.

1933 సం॥రములో బి. ఐ. కంపెనీవారున్ను ఏసియాటిక్ కంపెనీవారున్ను సింధియావారున్ను పోటీగా దిగి వర్తకులకు నూటికి ఎనుబదివంతున కమీషన్ లేక రిబేటు యియ్యబడెను. ఆపోటీదినములలో సదరు పోటీఓడలు నడచురేవ్రుమాత్రమే యీరుసుములు ఈయబడుచుండెను. ఆపోటీదినములలో రంగూన్ నుంచి తెలుగుదేశపురేవులకు టన్ను బియ్యము (అనగా పదిబస్తాలు) కు కేవు రెండురూపాయిలన్నరగా నుండెను. ఇందలి సుమారు రెండురూపాయిలవఱకు కూలిక్రింద యితరములక్రింద ఖర్చుపడుచుండెను. కాని పోటీ అంతమొంది రెండుకంపెనీలు రాజీపడగనే కేవులు పోటీకి పూర్వమున్నవాటికన్న హెచ్చుచేయబడెను.

ఓడల పోటీవలన దేశములో వర్తకము చాలనష్టము పొందును. రంగూన్‌లో బియ్యముకొని ఒకవారము ఓడలో నుండెననుకొనుడు. అప్పుడు టన్నునకు రు 11-8-0 కేవు కట్టెను. ఆమఱుచటివారము పోటీఓడ వచ్చినదనుకొనుడు. అప్పుడు టన్నుకు రెండురూపాయిలు కేవు అగును. మొదట బియ్యము

కొన్నవర్తకుడు టన్నుకు తొమ్మిదిరూపాయిలు నష్టము పొం దును. పోటీలో టన్ను బియ్యమునకు రంగూన్‌నుండి కలక త్తాకు రెండురూపాయిలు. కాని బంగాళములోనిబియ్యము కలకత్తా చేరుటకు సుమారు బస్తాకు రూపాయి అగును. పోటీ ఓడలవలన బర్మాబియ్యము చౌకగాయుండును. అందుచేత దేశములోని బియ్యమునకు ధర తగ్గవలసివచ్చును.

సింధియా కంపెనీవారు బి. ఐ. కంపెనీతో సలిపిన షడ మూడువత్సరముల పోటీవ్రాసినచో భారతమంతటి గ్రంథ మగును.

ఈపోటీ నశించినగాని భారతనౌకాపరిశ్రమ వృద్ధిగాంచ దని చాలకాలముక్రిందటనే మనదేశీయనాయకులు గ్రహించిరి. అందుకుగాను ఎన్నోప్రయత్నములు చేయుచుండిరి. కాని ప్రభు త్వమువారు మననౌకాపరిశ్రమపట్ల చూపుచున్న చిన్నదృష్టి నిరాదరణవలన యీప్రయత్నములు ఫలించలేదు.

1932 సం॥రము సెప్టెంబరు 7 వ తేదీని భారతశాసన సభలో డా. జి. యు ఉద్దీను అహమ్మదు ఎమ్. ఎల్. ఏ గారు ఈదిగువ నుదహరించిన తీర్మానమును ప్రతిపాదించగా నధిక సంఖ్యాకులచే నది ఆమోదింపబడెను. "This Assembly recommends to the Governor-General in Council to take the necessary steps for the purpose of fixing the minimum rate for the

passenger carrying trade by sea between the Coastal ports of India." "భారతకోస్తాఓడలలో ప్రయాణముచేయు ప్రయాణీకుల కనీసమొత్తమును నిర్ణయించవలసినదిగా యీభారతశాసనసభవారు గవర్నరుజనరలుగారికి శిఫార్సుచేయుచున్నారు" ఈతీర్మానమునకు ప్రతికూలురు ఎవ్వరును లేరు. శ్రీయుత జోషిగారు మాత్రము తీర్మానములోని కనీసపుమొత్తమును, అధికమొత్తమునుగూడ నిర్ణయించవలసినదని సవరణను సూచించిరి. గవర్నమెంటువారితరపున తాత్కాలికవర్తకసభ్యులయిన గౌ॥ సర్. సి. పి. రామస్వామిఅయ్యరుగారు సదరు తీర్మానమును ఎదిరించిరి. బర్మా విభజింపబడనున్నదనియు ఈతీర్మానము నమలులోనికి తెచ్చుట సులభసాధ్యముగాదనియు చెప్పిరి. దేశములో పాతఓడల నద్దెకుతీసుకొని వచ్చి నౌకావర్తకమును ధ్వంసము చేయుదురనియు చెప్పిరి.

పోటీసమయమున కంపెనీలు ఎట్టిసాధనముల నుపయోగించెదరో మనము కొంచెము తర్కించవలసియున్నది. భారతశాసనసభలో శ్రీయుత టి. బి. రాయిగారు 1927 సం॥రం ఫిబ్రవరి 12 తేదీని యిటుల చెప్పిరి. "Is it not a fact that for ousting the state service in Eastern Bengal hand-kerchiefs and sweets were given to us and no fares were charged" "ప్రభుత్వపుటోడల నణచివేయుటకును, తూర్పుబంగాళమున మాకు

జేబురుమాళ్లు, మిఠాయి యిచ్చుటయు, ధనమక్కరలేకుండా ప్రయాణము చేయుట వాస్తవముగాదా?"

పోటీసమయమున బి. ఐ. కంపెనీవారు సలుపు ప్రచారము, ప్రబోధమును గురించి భారతశాసనసభలో శ్రీయుత వీరస్వామి అయ్యంగారు ఎమ్. ఎల్. ఏ గారు, బి. ఐ. కంపెనీవారి బ్రోకర్లు అచ్చొత్తించి ప్రకటించిన కరపత్రమును చదివిరి. అందిట్లున్నది "పరపురుషునిదగ్గరకు వెళ్లితే పంచభక్ష్యపరమాన్నము పెడతాడుగదాయని ఆశపడి అట్లైనప్పుడు క్రొత్తగావచ్చినకల్లబొల్లికబుర్లు చెప్పి, క్రొత్తకంపెనీస్టీమర్లు ఎక్కడం మంచిదనిగదా? క్రొత్తమొగుడు వయస్సున్నవాళ్లు పెడతాడు. ఆపయిన పొమ్మని అంటాడు. ఆమోస్తరుగనే చార్టరు అనగా ఎన్నాళ్లు ఏక్రొత్తకంపెనీ ఒకస్టీమరు అద్దెకు పుచ్చుకొన్నచో నన్నట్లు ఏలమాయకబుర్లు చెప్పుట. ఆతరువాత కాళ్లుచేతులు చల్లబడి తెల్లమొగము వేసి చతికలబడతారు. అప్పుడు మఱల పాతమొగుడుకోసం తిరగడం, బి. ఐ. కంపెనీవారిఓడలకోసం ప్రార్థించడం వస్తుంది" ఈవాక్యములు ఎసంబ్లీరిపోర్టులలో నింగ్లీషులిపిలో నుండుటచే తప్పులున్నవి. పోటీసమయములో బి. ఐ. కంపెనీవారెట్టి సద్భాషతో గౌరవించిరో గుర్తించవలసియున్నది.

పోటీచేయుకంపెనీలను అణచివేయుటలో బి. ఐ. కంపెనీవారి అమ్ములపొదిలోనున్న దివ్యాస్త్రమును గురించి యొక

బెంగాలు స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీ యధికారి యిటుల చెప్పెను. "The president of the Company (Bengal Steam Navigation Co.) did not like the running of the ships and so he got them attached. we are told that B. I. had a great hand in the matter." "బెంగాలు స్టీము నేవిగేషన్ కంపెనీ యధ్యక్షులకు తనకంపెనీ ఓడలు నడుపుట యిష్టములేక ఓడలను జప్తు చేయించెను. ఈవ్యవహారములో బి. ఐ. కంపెనివారి ప్రోద్బలమున్నట్లు చెప్పబడితిమి."

శత్రుసంహారమునకు ఎట్టిహస్తములనైన నుపయోగించవలసియున్నది.

ఇతోపియాయందు ప్రపంచకమునంతకు దయ. లీగు ఆఫ్ నేషన్సు నైతికబలమునుగూడ యిచ్చెను. కాని ఇతిపియోయాకుమాత్రము ఆయుధము లిచ్చేవారు లేరు. ఇతోపియా ఇటలీవిషవాయువులయందు ఆరుమాసములలో కర్పూరము హరించినట్లు హరించిపోయినది. బలముగు శత్రువులమధ్య నిలచుట కష్టము. అట్టిచో పెరుగుట దుర్లభము. అటులనే భారత నౌకాపరిశ్రమ విషమపరిస్థితులలో, శత్రుకూటముమధ్యను పెరుగుట కష్టమని మనము గ్రహించవలసి యున్నది. శ్రీయుత హాజీగారు ఎసంబ్లీలో నొకపర్యాయ మిట్లు చెప్పిరి. "But attention must be drawn not merely on the rate wars which are public, however abnormal, but to the private pressure put up on Indian

ship owners by British companies and their representatives in order to induce them to wind up their concerns occassionally with temptations of large bribes and some times with the threat of impending rate wars; if the company does not cease to run its steamers along the routes which have been monopolised by these foreign organisations.
Assembly reports."

"మనదృష్టి కేవ్రుల తగ్గింపుమీదనే యుండకూడదు. కేవ్రుల తగ్గింపు ఎంతఘోరమయినను బహిరంగముగ జరుగుచున్నది. కాని బ్రిటిషు నౌకా కంపెనీలు వారిప్రతినిధులు భారతనౌకా యజమానులను హైరాన్ చేసి వారి ఓడలను పోటీ లేకుండా చేయుటకు అప్పుడప్పుడు లంచముల నిచ్చుటయును గలదు. అటుల లొంగనిచో ఘోరమైనపోటీ సల్పెదమని బెదరించి తాము గుత్తగా ననుభవించుమార్గమునుండి పోటీని తప్పించుకుందురు."

కేవ్రులపోటీ మహాఅన్యాయమని ఇండియన్ డెకు ప్యాసింజర్ల కమిటీవారిటులసిఫార్సులలో వ్రాసిరి. "Some official and non-official witnesses have stated that the new capital was debarred from entering the shipping trade through fear of rate war and it is common knowledge that in the past attempts were made to enter the trade but that failed. (Deck Passengers committee

Report.) "కొంతమంది అధికారసాక్షులు, కొంతమంది అధికారేతరసాక్షులు తమసాక్ష్యములో నూతనముగా ధనము నౌకావ్యాపారములో మదుపుపెట్టకపోవుటకు కారణము నౌకావ్యాపారములో పోటీయనియు, ఇదివరలో నిట్టిమదుపుపెట్టిన ప్రయత్నములు విఫలములయినట్లును ఎల్లరకును తెలిసినవిషయములే."

పోటీవలన నేటికి భారతదేశములో సుమారు పదికోట్ల రూపాయలు నష్టముపొందినారు. ఈయిరువదికంపెనీలు దివాలా తీయబడెను. భారతదేశములోనున్న బ్రిటిషు నౌకలు ఎట్టిసంబంధముతోనున్నవియు శ్రీయుత హాజీగారు ఎసంబ్లీలో చెప్పినవాక్యములు సరిగా వచించెను. "These British ships are the instruments by which Indian ships have been strangled (Stj. Haji, in the Assembly.)

"ఈబ్రిటీషుఓడలు భారతఓడల గొంతులనొక్కుసాధనమయినట్లున్నవి."

రుసుములు (Rebates)

భారతనౌకాభివృద్ధికి పోటీకన్న పెద్దకంటకము రుసుముపద్ధతి. ఈపద్ధతి ప్రకారము నౌకాకంపెనీవారికిని, వర్తకులకును గొప్పబలమైన సంబంధము ఏర్పడుచున్నది.

నౌకాకంపెనీలు ప్రపంచములో కొన్నికూటములుగ నేర్పడినవి. కొన్నికంపెనీలు తమలోతాము కలసి పనిచేయు

టకును, తమలోతాము పోటీలేకుండగను, కొన్నిషరతులతో కూటము (Ring or conference) గా కలియుదురు. ఈ కూటములో నెవ్వరికిగాని వర్తకుడు తనదినస్సును ఇచ్చినయెడల వర్తకునకు ఆరుమాసముల అనంతరము తనకు రుసుము యివ్వబడును. ఈ ఆరుమాసములలోగా వర్తకుడు తననియమము తప్పి ఇతరకూటమువారికిగాని దినస్సు ఇచ్చినయెడల తానీయారుమాసములలోను రావలసిన రుసుమును పొందలేడు.

చాలమంది వర్తకులు సాలీనా కొన్నివేలటన్నులు ఎగుమతి చేయుచుందురు. టన్నుకు రుసుము రూపాయికి తక్కువయుండదు. అట్టిచో సాలినా కొన్నివేలరూపాయిలు రుసుముల వలన లభించును. అట్టివారు కేవలము రుసుమునే నమ్మి వర్తకము చేయుదురు. అట్టివర్తకులు రుసుమునకు దాసులయిరన్నచో నతిశయోక్తి లేదు.

నేడుదేశములోని ఎల్లవర్తకులు నేదోకంపెనీతో నీయెగ్రిమెంటును గలిగియున్నారు. అట్టివారికి స్వదేశీయభిమానముండియు స్వదేశీఓడలకంపెనీలకు తగుప్రోత్సాహమీయ నశక్తులుగనున్నారు. స్వదేశీయాభిమానమున్నవర్తకులు దినస్సును మాత్రమీయక యితరసహాయమును చేసిన నేమిలాభమున్నది.

నాకు తెలిసినయొకవర్తకుడు సుమారు పదివేలరూపాయిలు రుసుమును పోగొట్టుకొని పోయెను. ఎటులనగా 1933 స॥ రమున బి. ఐ. కంపెనీవారికి ఏసియాటిక్ కంపెనీవా

ఠికి కూటములో (Conference) లో నుంచి వెలువడి పోటీ చేసిరి. అప్పుడు వర్తకుడు మామూలుగా ఏసియాటికునకు అయిదువేల టన్నులు దినస్సునిచ్చినప్పుడు బి. ఐ. కంపెనీ వారు వర్తకునకు రావలసినరుసుముచు ఎగగొట్ట యత్నించిరి.

1928 స॥ రమున యీరుసుముపద్ధతిని నిరసించుచు, ఈపద్ధతిని అంతమొందింపగ శ్రీయుత హాజీగారొకబిల్లును ప్రతిపాదించిరి. ఎసంబ్లీలో నీబిల్లు సెలక్టుకమిటీపరకు వచ్చెను. తరుపరి బిల్లు పస్తాయించినది.

వర్తకులెల్లరు ఐకమత్యముతో మెలంగినచో ఎవ్వరికిని నష్టముండగూడదు. 1930 స॥ రమున పశ్చిమతీరపు వర్తకులు అన్నిరేవులలోను బి. ఐ. కంపెనీ, పి అండు ఓ కంపెనీలను బహిష్కరించుచు, స్వదేశీకంపెనీలకే ప్రోత్సాహపఱచిరి. అప్పుడు కొంతమందివర్తకులు వేలకొలది నష్టమును సంతసముతో భరించిరి. నంగీకరించిరి. యువకులు పికిటింగుచేసి సంతసముతో కారాగారముల ప్రవేశించిరి.

కాని విదేశీకంపెనీలు ఈపరిస్థితులనెల్లను గ్రహించి దేశములో కొన్ని కక్షులు లేవదీయనెంచి కొంతరాజీ (Truce) ఏర్పరచిరి. రాజీ దేశమున కనుకూలముగా నున్నట్లు కనుపించినను. మొత్తముమీద దేశీయవాంఛల భగ్నముచేయునదిగనే యున్నదని మనము చెప్పవచ్చును.

బిల్లులు.

భారతప్రభుత్వమువారు మనదేశీయపరిశ్రమలను, మన దేశీయపురోభివృద్ధికి తోడ్పడరని మనము ముందుగ గ్రహించియే యుంటిమి. "ఎదురుగావస్తె మొత్తుకొనుచున్న ఎత్తుకొనమని బ్రతిమాలినట్లు" గవర్నమెంటువారు ఎంతవ్యతిరేకులయినను మొఱ్ఱపెట్టుకున్నచో వినరాయని "చెవిటివానిమొకట శంఖమూదుట" మనదేశములోని మితవాదులకు లక్ష్యము కాంగ్రెసువారిచే బహిష్కరింపబడిన ఎసంబ్లీలో 1922 స॥ రము భారతశాసనసభలో సర్. పి. యస్. శివస్వామి అయ్యరుగారి యుపపాదనపై "Indian Mercantile Marine committee" "భారతవర్తక నౌకాసంఘమును" గవర్నమెంటువారు ఏర్పాటుచేసిరి. ఆకమిటీవారు సుమారు నూరుమంది అధికారులను, అధికారేతరులను పరీక్షచేసి ప్రభుత్వమువారికి వారి నివేదికను అర్పించిరి. భారతప్రభుత్వమువారికి యీసిఫారసులు నచ్చలేదు. నివేదికలోని సిఫారసులు గవర్నమెంటువారికి వెగటుగను, బ్రిటీషుకంపెనీలకు వ్యతిరేకముగనుండెను. ప్రచురణలోనే ప్రభుత్వమువారు చాల ఆలస్యముచేసిరి. భారతశాసనసభలో ననేకమారులు సభ్యులు నొక్కి ప్రశ్నింపగా నివేదికను ప్రచురించిరి. ఆనివేదికలోని సిఫారసులు గవర్నమెంటువారు అమలుజరిపినచో మన నౌకాపరిశ్రమయు చాల నభివృద్ధి పొందియే యుండును.

సిఫార్సులు మూడువిధములుగ నుండెను. మొదటిది భారతదేశపు కోస్తావ్యాపారము భారతదేశపు కంపెనీలకు శాసనముద్వారా ప్రత్యేకించవలయును. రెండవది నిపుణులగు ఉద్యోగులను తయారుచేయుటకు గాను నౌకాశిక్షణను యేర్పాటుచేయుట. మూడవది భారతదేశములో నౌకానిర్మాణకర్మాగారమును స్థాపించుట. ఈమూడుసిఫార్సులనే జాతీయవాదులు కోరినవి; మనగవర్నమెంటువారు వప్పుకోనివి. ఈసిఫార్సుల నమలులోనుంచినచో భారతదేశపు రేవులలో గుత్తగ ననుభవించుచున్న బ్రిటీషుకంపెనీలతాలూకు నూరుస్టీమర్లు ఇంగ్లాండు పయనమగుటయగును. నౌకాశిక్షణ భారతీయులకు లభించినచో సుమారు రెండువేలమంది బ్రిటీషుఉద్యోగులు పనులనుండి విరమించవలసియున్నది. భారతదేశములో నౌకానిర్మాణము ప్రారంభించినచో బ్రిటనులోని కొన్ని నౌకానిర్మాణశాలలు మూయబడవలసి వచ్చును.

కమిటీవారి సిఫార్సులను అమలులోనుంచుట గవర్నమెంటువారి విధియని మీరూహించవచ్చును. కాని యీకమిటీనియామకము బలవంతముమీద నగుటచేతను, ఈకమిటీ సిఫార్సులు గవర్నమెంటువారి నీతికి విరుద్ధమగుటచేతను గవర్నమెంటువారు మూకీభవించిరి. గవర్నమెంటువారు దేశములో రాజకీయాందోళణ నణచివేయుటకుగాను రౌలటుకమిటీని నియమించిరి. ఆకమిటీవారి సిఫార్సులను దేశీయు లెల్లరును

ఖండించిరి. కాని వెంటనే గవర్నమెంటువారు జాతీయవాదులు వద్దనుచున్నను ఎసంబ్లీలో నీ చట్టమును ప్యాసుచేయించిరి. గవర్నమెంటువారు తలంచినయెడల జరుగనిపనులెవ్వి ?

1926 సం॥రము మార్చి 19 వ తేదీని భారతశాసనసభలో సర్. పి. యస్. శివస్వామి అయ్యరుగారొకతీర్మానమును ప్రవేశపెట్టిరి. ఆతీర్మానముప్రకారము భారతదేశములో నౌకా శిక్షణ ఓడను స్థాపించుటకు గవర్నమెంటువారిని కోరుట. ఆతీర్మానమును ప్రభుత్వమువారితరపున ఎదుర్చుచు వర్తక సభ్యుడయిన సర్. చార్లెసు ఇన్నీసుగారిటుల చెప్పిరి.

"We recognise that it is Perfectly legitimate, perfectly natural that the People of India should desire to have a mercantile marine of their own.........Once you admit the principle, what I fear is that it will give rise to similar demands in respect of other industries like oil or coal or whatever it might be and that is the reason why as I said that the Government have been compelled to devote a long time to examine the proposals in all its aspects. I am quite aware that other nations have reserved their coastig trade to their own nationals and have there by admitted the principle of expropriation. Why have they done so? I think nobody will disagree with me when

I say that the reservation of the coasting trade to your nationals must involve your own country to economic loss ever though such loss is concealed. They wanted their own mercantile marine as a second line of their navey...........Chille reserved coasting trade in 1922 and freights rosely 100%".

Assembly reports.

"భారతీయులు తమయొక్క వర్తకనౌకాదళమును గోరుట సహజమయినదనియు, న్యాయమయినదనియు మే మంగీకరించు చున్నాము.........ఈ తీర్మానముయొక్క సూత్రమును అంగీకరించినచో ఇట్టి సదుపాయములను నూనె, బొగ్గు, మొ. ఇతర పరిశ్రమలలో గూడ గోరుదురని నేను భయపడు చున్నాను. ఆకారణముచేతనే గవర్నమెంటువారు చాల దీర్ఘముగ నీసమస్యలనుసర్వవిధముల తర్కించిరి. కొన్ని దేశములు తమ దేశపుకోస్తా వ్యాపారమును తమ దేశమునకు ప్రత్యేకించినటుల నే నెరుగుదును. ఈసూత్రములను ఎల్లరును అంగీకరించిరి. ఏలననగా అది దేశీయపరిశ్రమలకు ప్రోత్సాహమిచ్చును. కాని యట్టియేర్పాటులవలన తెలియనినష్టము మనకు కనబడకపోయిననుకలుగును..........ఇతర దేశీయులు తమనౌకాదళమునకుసహాయముగానుండునని యీవర్తకనౌకా దళమును చూచుచుందురు.....................................

చిల్లీదేశము 1922 సం॥రమున శాసనపూర్వకముగా కోస్తావ్యాపారమును తనదేశీయులకు ప్రత్యేకించినది. వెంటనే కేవ్పులు నూటికినూరు-చొప్పున అధికమాయెను."

సర్ ఛార్లెసు ఇన్నిసుగారు బర్మాను గవర్నరుగనుండి నేను విశ్రాంతిగైకొని పి. అండ్. ఓ., బి. ఐ. కంపెనీలలో డైరక్టరుగ నున్నారు. ఈయన చెప్పినస్టేటుమెంటులోని సత్యమును గ్రహించగలందులకు పాఠకులను గోరుచున్నాను. మన దేశీయుల కోరికలు మంచివే. కాని యీకోరికలవలన బ్రిటీషు కంపెనీలకు నష్టము వచ్చుచున్నది. ఇతరదేశముల ననుసరించుటకు వీలులేదు. తీరా యీశాసనమువలన కనబడనినష్టము కలుగుచున్నది. చిల్లీలో నప్పుడె నష్టముకలిగినదనియు చెప్పిరి. ఇంతకన్న మనగార్డియనులు చెప్పుమాటలు వేరుగనుండవు. వారి పలుకులు సదా యిటులనే యుండును.

హాజీగారిబిల్లు.

భారతనౌకాపరిశ్రమ యభివృద్ధి పొందవలెనని యెల్లరును వాంఛించుచున్నారు. కాని పరిశ్రమ యభివృద్ధికి తగిన యవకాశములు లేవు. ఒక మొక్కనునాటుటకు మొదట కృషీవలుడు ఎటుల భూమిని మెత్తగచేసి యితరవృక్షములను, తీగలను తీసివేసినతరువాత మొక్కనునాటి దోహదముచేయు

నో యటులనే యొకపరిశ్రమను పెంచి పోషించుటలోను జాగ్రత్తగా నుండవలెను.

భారతనౌకాపరిశ్రమ పెరుగుటకు నాటియున్న బ్రిటీషు నౌకాకంపెనీలను ఊడబెరకవలసియున్నది. లేనిచో నీబ్రిటీషు కంపెనీలు నూతనముగా వృద్ధిచెందనున్న పరిశ్రమను ధ్వంసము చేయును. ఈసూత్రమునే (Merchant Marine, Committee) మర్చెంటు మెరైను కమిటీవారు సూచించిరి. కాని వారి సిఫారసులను ఆలోచించినవా రెవ్వరు ?

భారతదేశములో నౌకాపరిశ్రమప్రబోధము ప్రచారము సలుపుచు బొంబాయిలో చాల పరిశ్రమ చేయుచున్నారు. శ్రీయుత సారాభాయి నామచంద్రహాజీగారు ఆక్స్‌ఫర్డులో పట్టభద్రులయి, అచట ఇంగ్లాండులో బారు ఎట్ లా పరీక్షయందు త్తీర్ణులయిరి. దేశమునకు రాగానే సెంటుజేవియరు కళాశాలలో ఆర్థికశాస్త్రోపధ్యాయులుగా కుదురుకొనిరి. వారికి కాలేజీలో నుపాధ్యాయులుగా నున్నప్పటినుంచియు భారత నౌకాపరిశ్రమయందు దృష్టి నిగిడించిరి. 1920 సం॥రమున భారత డెకు ప్యాసింజర్లకమిటీయెదుట నివేదికను అర్పించి దేశీయుల మన్ననలకు పాత్రులయ్యిరి. 'Indian Shipping series' అను శీర్షికతో ఆంగ్లభాషలో కరపత్రములద్వారా ప్రచారము చేసిరి.

1922 సం॥రమున కోస్తావ్యాపారపు ప్రత్యేకపుబిల్లును తయారుచేసిరి. పత్రికలలో ప్రకటించిరి. ఈబిల్లు ననుసరించి శ్రీయుత కె. సి. నియోగి ఎమ్. ఎల్. ఏ. గారు ఎసంబ్లీలో నొకబిల్లును ప్రవేశపెట్టిరి. కాని యాబిల్లు చర్చకు రాలేదు.

1927 సం॥రమున జరిగిన స్వరాజ్యపార్టీ వారి దిగ్విజయములో బొంబాయి ఉత్తరప్రాంతమునుండి శ్రీయుత హాజీ గారు ఎసంబ్లీలో ప్రవేశించిరి. అధికసంఖ్యాకులచే నెన్నుకొనబడుటచేతను యావద్భారతదేశమునందును మంచిపలుకుబడి సంపాదించిరి. అప్పటికి విశేషకష్టదశలోనున్న పసిప్రాయపుసింధియాస్టీమునేవిగేషకంపెనీలో కొలువుకుకూడ కుదురుకొనిరి.

1928 సం॥ ఫిబ్రవరి 9 వ తేదీని హాజీగారి బిల్లును ఎసంబ్లీలో ప్రవేశపెట్టిరి. గవర్నమెంటువారున్ను వలయునన్ని శాంక్షనుల నిచ్చిరి.

1928 సం॥రము మార్చి 22 తేదీని బిల్లును ప్రచారము అభిప్రాయము నిమిత్తము (Circulation) దేశములోనికి మరల పంపబడెను. శ్రీయుత హాజీగారీబిల్లునకై చేసిన ప్రబోధము వర్ణనాతీతము.

1928 సం॥రము సెప్టెంబరు 13 వ తేదీని యీబిల్లును సెలక్టుకమిటీకి పంపుటకు నిర్ణయించిరి. బిల్లుయొక్క ముఖ్యోద్దేశములను వివరించుచు శ్రీ హాజీగా రిటుల చెప్పిరి. "1922 సం

కమున తయారుచేసినబిల్లును యీ సభవారియెదుట ప్రవేశ పెట్టు నవకాశము నేటికి కలిగినందులకు గర్వించుచున్నాను. భారతీయులు తమ సహజహక్కగు భారతదేశపు కోస్తా లో నౌకావ్యాపారమును జరుపుటకుగాను వలయునంతధనము గలిగియు, వలయునన్ని యవకాశములు గలిగియు, ననుభవిం చని యీహక్కులను స్థిరపఱచుటకే. శాసనసభలద్వారా యీహక్కును పొందుటలో భారతదేశము నూతన పద్ధతిని అనుసరించలేదు. ప్రపంచకములోనున్న సముద్రతీర రాజ్య ములు (Maritime countries) ఇట్టిచట్టముల మూల ముననే తమ నౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధికిగాను తోడ్పడినవి. రుష్యావారు యునైటెడుస్టేట్సు, ఆస్ట్రియా, బెల్జియమ్, ఫ్రాన్సు, స్పెయిన్, పోర్చుగలు, ఇటలీ, జపాన్, చిల్లీ తుదకు బ్రిటీషుసామ్రాజ్యములోనున్న ఆస్ట్రియా, న్యూజిలాండులు సహితము శాసనములద్వారా తమ కోస్తావ్యాపారమును తమ దేశీయులకు ప్రత్యేకించిరి. భారతదేశము కోరునది గొం తెమ్మకోరికగాదు సరిగదా; ఎల్లరు నడచినమార్గమున పోవ యత్నించును. ఇట్టి శాసనమువలన భారతీయులు నౌకావ్యా పారములోను పెట్టుబడి పెట్టుదురు. ఇతరవృత్తులు వృద్ధిపొందు ను. బిల్లులో సూచించినట్లు ప్రథమవత్సరమున నూటికి యిరు వదివంతున భారతీయులకున్ను రెండవవత్సరము నూటికినలువది, మూడవవత్సరమున నూటికి అరువది, నాలుగవవత్సరమున నూ

టికి ఎనుబది చొప్పున భారతీయులకు కోస్తావ్యాపారము ప్రత్యేకింపబడును.

ఈబిల్లు భారతదేశపు కోస్తావ్యాపారము ననుభవించుచున్న బ్రిటీషుకంపెనీలకు పెద్దబాంబువలె నుండెను. ఈ బిల్లు ప్యాసయినచో అయిదువత్సరములలో బ్రిటీషుస్టీమర్లు భారతదేశపురేవులలో జండాయెగురకుండా యుండుననివారు తలంచిరి. ఈబిల్లు ముఖ్యముగ లేటు లార్డు ఇంచికేపుప్రభువునకు వారి యనుచరవర్గమునకును కంటకముగ నుండెను.

ఎసంబ్లీలో కాంగ్రెసుపార్టీనాయకులగు కీ॥ శే॥ పండిత మోతీలాలు నెహ్రూగారు బలపఱచుచు నీబిల్లు స్వయంనిర్ణయసూత్రమును అనుసరించుచున్నదనియు వచించిరి. శ్రీయుత షన్ముఖంచెట్టిగారు యీబిల్లును బలపఱచుచు చిల్లీ గురించి సర్ చార్లెసు ఇన్నీసుగారుచెప్పిన సంగతులు హాస్యాస్పదములని చెప్పిరి. కాంగ్రెసుపార్టీవారు జాతీయనాయకులు ఎల్లరును బిల్లును ఆమోదించిరి.

ఈబిల్లు భారతదేశములోనున్న బ్రిటీషువారిని చాల కలవరపఱచెను. చెన్నపురిలోనున్న గార్డన్ వుడురాఫ్ కంపెనీ మేనేజరు అయిన సర్ జేమ్సు సిమ్సన్‌గారు బిల్లును ఎదిరించి, తుదకు బహునీచమగు ఉపన్యాసమును ఇచ్చిరి. ఈబిల్లునుగూర్చి కలకత్తా (Statesman)స్టేట్సుమన్ పత్రిక యిటుల వ్రాసెను. " The Bill was a bad bill, because it

was barking up the wrong tree in prefering Indian capital to non-Indian capital" "ఈబిల్లు చాలచెడ్డబిల్లు, ఏలననగా భారతీయపెట్టుబడిధనమును కోరుచు, భారతీయేతరపెట్టుబడి ధనమును తూలనాడుచున్నది.

ఈబిల్లు ప్యాసయినచో బ్రిటీషువారికే పెద్దదెబ్బ. వారి తాలూకు సుమారు నూరుఓడలు 500000 టన్నులవి మూలపడవలసివచ్చును. సాలీనా సుమారు అరువది (60) కోట్లరూపాయిలు బ్రిటీషుకంపెనీలకు రాబడిలోనుంచి తగ్గును.

ఈబిల్లు ఆసేతుహిమాచల పర్యంతము ఆబాలగోపాలమునకు, నేత్రదృష్టిని మార్చెను.

కలకత్తాకాంగ్రెసులో నీబిల్లును ఆమోదించిరి. కలకత్తాప్రదర్శనశాలలో భారతీయనౌకాపరిశ్రమలోని మనవంతును చూచి కంటనీరుబెట్టని యువకుడులేడు. ఈబిల్లును గురించి డిచరు (Ditcher) "కాపిటలుపత్రిక (Capital) లో నిటుల జ్యోతిషముచెప్పెను. "Mr. Haji returns to the charge this week as confident as ever that his essay in legislation is equitable business like and advantageous to the common interests of the country. The brutal truth is that on sent an issue argument is subordinate to power. The Ligislative Assembly might pass Mr. Haji's Bill but it is highly improbable that it will reach the statute book unless and untill India attains Domai-

nian Status" శ్రీయుత హాజీగారు ఈవారము తనపనిని చాల నిపుణతతోను, నమ్మకముతోను చేయనెంచిన వ్యవహారము.

బిల్లును ప్రభుత్వమువారి తరపున వర్తకసభ్యుడగు సర్ జార్జిరైనీగారు ఇటుల చెప్పిరి. "The Government does not resist the motion" ప్రభుత్వమువారు బిల్లుయొక్క ప్రతిపాదనను ప్రతిఘటించరు కాని కొలదికాలములో బర్మా విభజింపబడుననియు, భారతదేశపుకోస్తాలో భారతసంస్థానములకు చెందినవారికి కొన్నిముఖ్యములగు రేవులున్నవనియు, అందుచే నీబిల్లును అంగీకరించినచో బ్రిటీషుఇండియా రేవులలో జరుగు సహజమగు వ్యాపారము తప్పునేమోయనియు చెప్పిరి. న్యూజిలాండు ఇట్టి చట్టముక్రింద చాలచిక్కులు పడెననియు, ఆస్ట్రేలియా యింకను పడుచున్నదనియు, అందుచేత భారతదేశపు బాగు గోరువారీబిల్లునుఆమోదించరేమోయనిచెప్పిరి.

బిల్లును ప్రతిఘటించుటకుగాను ఇంచికేపుకూటము వారు అరువదిలక్షల రూపాయిలు నిల్వచేసి ప్రత్యేకించిరని పత్రికలలో ప్రకటింపబడెను. సెలక్టుకమిటీలో బిల్లు చర్చించిరి. కాని ఎసెంబ్లీవారికి రిపోర్టురాలేదు. ఇంతలో కాంగ్రెసువారితో శ్రీయుత హాజీగారు ఎసెంబ్లీని బహిష్కరించిరి. బిల్లు మరల అటకయెక్కిపోయెను. శ్రీయుత జాదవగారు మరల ప్రయత్నించిరిగాని బిల్లు చర్చకు రాలేదు. నేటి ఎసెంబ్లీలో శ్రీయుత

మథురాదాసు విసంజీగారు బిల్లును ప్రవేశపెట్టినారు. కాని చర్చకువచ్చు ఆశలు లేవు.

స్వదేశీనిర్వచనం.

నేటి ప్రపంచకములో మోసము చిత్రములుగా జరుగుచున్నవి. మోసముచేయుటలోనే మానవుని సర్వశక్తులు వినియోగించుచున్నాడు. తయారయిన వస్తువులమీద దేశపుపేరు ప్రకటించరు. ఏదిఏదేశములో చలామణియయిన యాదేశములోనే తయారయినట్లు ప్రజలను మోసపుచ్చుటకు యత్నములు మనము పత్రికలలో చదువుచున్నాము. ప్రతిదేశములో నిట్టి మోసములు జరుగకుండా యుండుటకుగాను శాసనములను చేయుచున్నారు.

విదేశములందు తనుమూలధనముతో పరిశ్రమలను స్థాపించి విదేశీప్రజలను మోసపుచ్చుటయు గాంచుచున్నాము. అందు ముఖ్యముగా చీనా ఇండియా దేశములలో అమెరికా వారు, బ్రిటీషువారు తమఫ్యాక్టరీలను నిర్మించి ఆదేశీయులను భ్రమింపచేయుచున్నారు. ఇట్టి మోసమునుండియు తప్పించుకొనుటకుగాను చట్టములను చేయుచున్నారు.

ఈమోసములనుండి రక్షించుటకుగాను స్వదేశీనిర్వచనము యవుసరమని గ్రహించినవారలలో శ్రీయుత హాజీగారే ప్రథములనవచ్చును. హిందూదేశములో తయారుచేసిన వస్తు

వులు స్వదేశీయని మనమనినచో, బ్రిటీషువారు హిందూదేశ ములోనే కర్మాగారములను నిర్మించుదురు. అట్టి బూటకపు స్వదేశీనుండి రక్షణయవుసరమని హాజీగారి బిల్లునందుగల మూలసిద్ధాతములవలన తెలియగలదు. ఈసిద్ధాంతము నే నేటికాంగ్రెసు అధ్యక్షులగు శ్రీయుత పండిత జవహారిలాలు నెహ్రూగారు 1930 స॥ రమున వస్త్రపరిశ్రమకు సర్టిఫికేటు లివ్వడంలో ననుసరించిరి.

బిల్లులో ఇండియన్ అనుశబ్దమునకు ఇటుల నిర్వచించిరి:

(a) If the title is not less than 75 percent of stock is not vested in British Indian subjects free from any trust or fiduciary obligation in favour of any person other than British Indian subject or If not less than 75% of voting power is nor vested in British Indian subjects or If through any contract or understanding it is arranged that more than 25 percent of voting power may be exercised directly or indirectly on behalf of any person who is not a British Indian subject or If by any other means what so ever control of any intrest in excess of 25 percent is conferred upon or permitted to be exercised by any person who is not a British Indian subject or If in the case of joint stock company, Corporation or Association, the Chairman, of the Board of Directors, and not less

than 75 persent of the numbers of members of the managing firm and of the Board of Driectors are not British Indian subjects'' నూటికి డెబ్బదిఅయిదువంతుల మూలధనము బ్రిటీషుఇండియనులదై, ఎట్టిలాజువాలు లేకుండా యుండవలెను, లేదా వోటు చేయుహక్కులో నూటికి డెబ్బదిఅయిదు బ్రిటీషుఇండియనులదై యుండవలెను, లేదా ఇతరఎగ్రిమెంటులమీద నూటికి డెబ్బదిఅయిదుచొప్పున వోటింగు అధికారము బ్రిటీషుఇండియనులదై యుండవలెను, లేదా ఎట్టిసంబధముచేతనయిననుగాని నూటికి డెబ్బదిఅయిదు చొప్పున బ్రిటీషుఇండియనుల అధికారములోనే యుండవలెను, లేదా కంపెనీయయినచో కంపెనీ చైరుమను భారతీయుడై యుండవలెను. నూటికి డబ్బదిఅయిదు గురు డైరక్టర్లు మేనేజింగుడైరక్టరు బ్రిటీషు ఇండియనులదై యుండవలెను''

ఇట్టినిర్వచనం శాసనసభద్వారా చట్టము లేనిచో (India) Ltd. (ఇండియా) లిమిటెడ్డు కంపెనీలు కుక్కగొడుగులవలె నుద్భవించి దేశము నధోగతికి తీసుకొనిరాగలవు. విదేశీపెట్టుబడిదారులు ఇండియాలో తయారు (Made in India) అనేముద్రతో తమవస్తువులను స్వదేశీవస్తువులక్రింద యమ్ము నవకాశము గలుగును. జెనరలు మోటారుకంపెనీ వారి పనినిపూనిరి. భాగములు విదేశములనుండి తెచ్చి బొంబాయిలోని చిన్న కార్ఖానాలో అమర్చి (Assembly)

మనదేశమును మనలను భ్రమింపచేయుచున్నారు: మోటారు కారు గావచ్చిన సుంకములు అధికము ఓడకేవ్రులు అధికము భాగములకు పన్ను తక్కువ, ఓడచార్జీలు తక్కువ. ఈనాటకము ల నాపవలసియున్నది.

స్వదేశీనిర్ణయములో మూలధనం, యాజమాన్యమునే శ్రీయుత హాజీగారు నిర్వచించమని సూచించిరి. శ్రీయుత జవహరలాలు నెహ్రూ పండితుడు భీమా (Insurence) బొగ్గు (Coal) వాడేవస్తువులను, నౌఖరులను గూడ నూటికి డెబ్బదిఅయిదు చొప్పున భారతీయులకుండవలెనని సూచించిరి. ఒకపరిశ్రమ మఱియొక పరిశ్రమకు సంబంధము గలదిగనే యుండి దేశములోని సకలపరిశ్రమలు వృద్ధిపొందుట యావశ్యకమని మనము గ్రహించవలయును.

ప్రభుత్వమువారి సహాయము.

1921 సంవత్సరమునుంచి భారతశాసనసభలోను స్టేటుకౌన్సిలులోను ప్రతిసభలోను సభ్యులు తఱచు ప్రభుత్వమువారిని భారతనౌకాపరిశ్రమవిషయమై గవర్నమెంటువారేట్టిసహాయమును చేసిరి, చేయుచున్నారు, చేయనున్నారు, అనుప్రశ్నలు తీర్మానములు చర్చకువచ్చుచున్నట్లు మనము పత్రికలలో చదువుచుంటిమి. అన్నిప్రశ్నలకు, అన్నితీర్మానములకు ఒకే

జవాబుగా చెప్పుచున్నారు. గతస్టేటుకౌన్సిలులోని గౌ॥ సప్రూ గారిప్రశ్నకు గవర్నమెంటువారీక్రింద జవాబునిచ్చి యుండిరి.

Government had repeatedly expressed openion that the problem of adequate participation of Indian shipping in coastal and overseas trade of India should as far as possible be setteled by negotiation between the shipping interests concerned. In such negotiations the Government had always been willing to offer their good offices if sought. The Government do not prorose to grant subsidies for carriage of mails between India add England in order to encourage Indian shipping concerns to participate on overseas trade.

ప్రభుత్వము వరుసగా తమదృఢ నిశ్చితాభిప్రాయమును వెల్లడిచేయుచు భారతనౌకాకంపెనీలు భారతకోస్తావ్యాపారములోను విదేశీవ్యాపారములోను పాల్గొనుటకుగాను ఇతరనౌకాకంపెనీలతో రాజీలుచేసుకొనవలసినదిగను, అట్టిరాజీలు మాటలాడునప్పుడు ప్రభుత్వమువారిని కోరినసలహాలను ఒసంగెదరు. ఇంగ్లాండు ఇండియాలమధ్య గొంపోవుటపా భారతకంపెనీలకు ఇచ్చి సహాయము గవర్నమెంటువారు చేయజాలరు.

ఇంగ్లాండు ఇండియాలమధ్య టపానడుపుఓడలకు ఇండియాప్రభుత్వమువారు సాలీనా సుమారు పదిలక్షలు ఇంగ్లాండు పోష్టుమాష్టరు జనరలుకు యిచ్చుచున్నారు. ఇంగ్లాండులోని

పోష్టుమాస్టరు జనరలు ఈకంట్రాక్టు పి. అండు ఓ. కంపెనీవారికి యిచ్చుచున్నారు. ఈకంపెనీవారికి యీకంట్రాక్టులభించి నేటికి సుమారు నూరువత్సరము లయినది. ఈకంట్రాక్టును భారతదేశీయకంపెనీలకు నీయవలసినదిగా కోరబడినప్పుడు ప్రభుత్వమువారి జవాబునుబట్టి వారి దృక్పథమును గ్రహించవలసియున్నది. గతవత్సరము బొంబాయినుండి లండనుపోవుటకొరకు ఓడలకంపినీని స్థాపింప పలువురు భారతప్రముఖులు తలంచిరి గాని ప్రభుత్వమువారిదృష్టిని చూచి యాప్రయత్నము విరమించిరి.

టపా కంట్రాక్టుయున్నచో ఓడలకు విశేషవ్యాపారము లభించును. గవర్నమెంటువారి ఉద్యోగులు సెలవులమీద ఇంగ్లాండు బోవునప్పుడు నచట వ్యాపారము జరుగునని భావించిరి కాని గవర్నమెంటువారు ఎట్టిసహాయమును చేయమని చెప్పుటతో నాప్రయత్నములు ఆపబడెను.

మనము కోరునది మనదేశపు గవర్నమెంటువారి ధనమును, ఇతరులుచేసి యనుభవించే ఫలమును మేమే యానౌకాకీచేసి ఆఫలమును అనుభవించుతా మన్నను వీలులేదన్నారు. ఇంటిలోనిపిల్లలు గంజికై తల్లిని వేధించుతూవుంటే, యాతల్లి పొరుగింటి పిల్లలకు పంచభక్ష్యపరమాన్నముతో నన్నము పెట్టునట్లు మనప్రభుత్వమువారు మనకు వీలు లేదని బ్రిటీషువారికి ఎల్లసహాయము చేయుచున్నారు.

రాజీలు.

"The Government take refuge behind some working agreements between British and Indian shipping companies, I ask wheather it is fair to do so without letting the public know the circumestances which virtually compelled the Indian companies into such agreements" (Mr. Walchand Heerachand.)

"మాటిమాటికి ప్రభుత్వమువారు ఏవోఘనకార్యములలాగు బ్రిటీషుకంపెనీలకు భారతకంపెనీలకుమధ్య కొన్ని రాజీలు చేసినట్లు చెప్పుటమామూలు అయినది. ఏకారణములచేత నట్టి రాజీలకు భారతదేశపుకంపెనీలు ఒప్పుకొన్నవో ప్రజలకు తెలియచేయకపోవుట న్యాయముగాదని ప్రభుత్వమువారు గ్రహించవలసియున్నది." (శ్రీయుత వాలచందు హీరాచందు.)

భారతశాసనసభలో 1933 సం॥రపు సెప్టెంబరు 7 వ తేదీని నధికసంఖ్యాకులచే డాక్టరు జియుయుద్దీను అహమ్మదు ఎమ్. ఎల్. ఏ గారితీర్మానము అంగీకరింపబడినట్లు వ్రాసియుంటిని. ఆతీర్మానముప్రకారము గవర్నరుజనరలు, నౌకాకంపెనీలనుపిలచి, సంప్రతించి, కేవ్రులనిర్ణయము చేయవలసియున్నది. భారతశాసనసభ తీర్మానమును అమలుజేపి భారతదేశపు పార్లమెంటు గౌరవమును కాపాడవలసినబాధ్యత గవర్నరు జనర

లునందున్నదని మనము తలంచుదుము. కాని భారతప్రభుత్వ మువారట్టికార్యమునుచేయక డొంకతిరుగుడుమార్గమును అవలంబించిరి.

1933 సం॥రమున గవర్నమెంటు వర్తకసభ్యుడుగ సర్ జోసెఫ్ భోరు ఐ. సి. యస్ గారుండిరి. వీరు భారతీయులని ప్రతీతి. వీరు భారతదేశపుకంపెనీలను భారతదేశములో వ్యవహరించుచున్న బ్రిటీషుకంపెనీలకు సంప్రతించి అనుకూలమగు పద్ధతులను ఏర్పఱిచినట్లు గవర్నమెంటువారు చెప్పుచున్నారు. ఈ నిర్ణయమునే భోరుగారినిర్ణయమందురు. (Bhores Award) ఈనిర్ణయమునకై తన్ను ప్రార్థించినట్లు చెప్పుదురు. ప్రధానమంత్రిగానున్న రాంసే మాక్డొనాల్డుగారిని సంఘముల నిర్ణయము (Communal Award) కు ఎంత భారతీయులు ప్రారంభించిరో అటులనే భోరుగారిని కోరుట. భోరుగారి నిర్ణయమువలన భారతనౌకాపరిశ్రమవృద్ధికి అంతరాయము గలిగినదని మనము నిశ్చయముగా చెప్పవచ్చును.

భారతనౌకాపరిశ్రమచరిత్రలో నిట్టి రాజీకిగల కారణములను మనము కొంతవఱకు చర్చించినచో అందలి సుహృద్భావమును తెలిసికొనగలము.

(1) ప్రభుత్వము:— ప్రభుత్వమువారు ఎసంబ్లీతీర్మానమును శిరసావహించవలసిన బాధ్యతను నిర్వహించక యేదో కొంతసహాయము చేసినట్లు చెప్పుకొనుటకుగాను, ఈవ్యవహా

రములో చెయిచేసికొనిరని మన మూహించవలసియున్నది. దీనినే యిష్టములేనిమనువు అని అంటారు.

(2) బ్రిటీషుకంపెనీలు:—1930 సం॥రమున శ్రీ మహాత్మగాంధీగారు ప్రారంభించిన లవణసత్యాగ్రహమును మనస్సులలో స్మరణకు తెచ్చుకొనుడు. సత్యాగ్రహోద్యమము ఆసేతుహిమాచలపర్యంతము ప్రాకినది. ప్రతిగ్రామములోను, ప్రతిగృహమందును, ప్రతిహృదయమునందును స్వరాజ్యకాంక్ష స్వతంత్రతృష్ణ పెరిగినవి. కాని 1931 సం॥రమునకు సత్యాగ్రహోద్యమము, స్వదేశీయుద్యమముక్రింద మారిపోయినది. సత్యాగ్రహము చేయుచు రెండులక్షలమంది శాంతిసైనికులు జైళ్లకు పోయిరి. లాఠీలదెబ్బలు తినిరి. శ్రీయుత పండిత మదనమోహనమాలవ్యాగారి యాజమాన్యమున (Buy Indian League) భారతదేశపు వస్తువులనే కొనుటయను యుద్యమమున దేశము చాల మేల్కాంచినది. భారతదేశపు కర్మాగారములకు విశేషపని కలిగెను. అహమ్మదాబాదుమిల్లుయజమానులకు నూటికి రెండువందలు లాభము వచ్చినట్లు వినియుంటిమి. భారతదేశపుమిల్లులకు రాత్రింబవళ్లు పనిచేసినను దేశపు అక్కరలకు వలయుసామగ్రి తయారగుటలేదు. పశ్చిమతీరమున కరాచీ, బొంబాయి, రంగూన్, మొదలగు రేవులలోగల వర్తకులు తమదేశభక్తినిచూపుటకుగాను బ్రిటీషు నౌకాకంపెనీలను బహిష్కరించిరి. ఈబహిష్కారప్రచారమువలన భారతదేశపు

కంపెనీలకు విశేషవ్యాపారము లభించెను. ముఖ్యముగ బి. ఐ. కంపెనీ, పి. అండు ఓ. కంపెనీ, ఆసియాటిక కంపెనీవారి ఓడలు దేశపురేవులలో క్రమ్రగా తిరుగుచుండెను. భారతదేశమునకు ఈ క్రమ్ర ఓడలు ప్రదక్షిణము చేయుచుండెను. ఓడ తిరిగినప్పుడు ప్రతిదినం బొగ్గు, నీరు, నూనె, నౌఖర్ల జీతములు పెరుగుచుండుటచేత అపారనష్టములకు పాలగుచుండిరి. ఈ కంపెనీల వారు ఏవిధముగా నయినను, ఏషరతులమీదనయినను కొంత లాభము వచ్చేపద్ధతిమీద రాజీకునురునాయని వెయ్యిదేవుళ్లకు మ్రొక్కుచుండిరి.

(3) భారతకంపెనీలు:—భారతకంపెనీలు భారతీయ వర్తకప్రాపకములను పొందుచున్నవి. ప్రతియోడ పూర్తిగనే ప్రతిరేవులో నిండిపోవుచుండెను. కాని నాటికి బ్రిటీషుకంపెనీలు భారతకంపెనీలకు, జరుగుచున్న పోటీవలన కేవులు తక్కువగా నుండెను. తక్కువకేవులతో నౌతవినస్సురు ఓడలో నెక్కించినను లాభములేదు. ఒకప్పుడు ఖర్చులుగూడ గిట్టుటలేదు. భారతవర్తకులు కేవులు హెచ్చించెప్పిన అందరు బి. ఐ. కంపెనీకే యిచ్చెదరేమోయని భయపడుచుండిరి. భారతకంపెనీలు ఎటులనైనను కేవుల నధికము చేయుమార్గమునకై వెతుకుచుండిరి. అట్టి తరుణము వచ్చినప్పుడు సంతసముతో భారతకంపెనీలు రాజీకి వప్పుకొనినవి.

"నే నొకంటకు పోస్తున్నాను అంటే నే నొకంటకు తాగు చున్నాను" అన్న సామెతగా భారతకంపెనీలు బ్రిటిషుకంపెనీలు భోరుగారివద్ద రాజీపడిరి. కాని యీరాజీవలన ఎవ్వరికిగాని సంతృప్తి, శాంతి కుదర లేదని తదుపరి జరిగిన కథవలన మనము చెప్పవచ్చును. ఈచర్యను చూచినచో చిన్నప్పటికథలోని యిరువురు గడుసుబ్రాహ్మణులవలె నున్నది. ఒకనివద్ద చింకిశాలువయుండెను. రెండవవానివద్ద చెల్లని రూపాయి యుండెను. వారిద్దరు మార్గమధ్యమున కలుసుకొని త్వరలో వ్యాపారమునకు దిగుటయు, శాలువను పట్టుకొని, రూపాయిని గైకొని వేరుదిక్కులుగా నిరువురును పోయిరి. ఇంటికిపోయి చింకిశాలువాను అమ్మివేసినానని గర్వముగా చెప్పి రూపాయి చూపగానందరు ఆశ్చర్యపడిరి. కాని ఆరూపాయి ధ్వనిలేని చెల్లని రూపాయియయి యుండెను. చెల్లని రూపాయినిచ్చి శాలువను కొన్నానని సంతోషముతో శాలువను విప్పగానది చింకిదైన నతని మొఖము చిన్నపోయినట్లు రాజీపడిన బ్రిటిషు భారతకంపెనీలు వెంటనే తమ అవివేకతను గ్రహించిరి. శ్రీయుత హీరాచందు గారిటుల చెప్పిరి. "I can say without hesitation that the Indian shipping companies have had to sign such agreements under duress as the only alternative was total extinction in course of time." Mr. Walchand Herachand "భారతకంపెనీలు నిర్బంధమూలమున యిట్టి విషమషరతులు

గల ఎగ్రిమెంటులను సంతకము చేసిరని నమ్మకముగా చెప్పగ లను. అటుల గానిచో క్రమేణా క్షీణించవలసియున్నదని తెలుసు కొంటిమని నేను దృఢముగా చెప్పగలను."

గవర్నమెంటువారు ఆచరించినచర్య వారి హోదాకు తగినదికాదని వారు గ్రహించరైరి. గవర్నమెంటువారు ఆచరించినచర్య మనదేశీయుల కళ్లుతుడుపునకేయని మనము గ్రహించవలసియున్నది. శ్రీవాలచందు హీరాచందుగారు చెప్పినవాదములును స్మరణీయములు "It is humiliating for the Government to beg favours from British interests and cajole them to volenteeringly part with meagre slice of trade when they can legislate to promote and protoct the Indian shipping by means which are perfectly legitimate, which have been adopted by almost all the maritime countries, such as reservation of coastal trade to Indian vessels and subsidise for developing Indian shipping in overseas trade."

Sjt. Walchand Heerachand.

ప్రపంచమునగల సముద్రతీరపు రాష్ట్రములు భారత ప్రభుత్వమువారి కోస్తావ్యాపారమును భారతనౌకలకు ప్రత్యేకించుటకు శాసనములు చేయుటకు మారుగ బ్రిటీషుకంపెనీలను ప్రాధేయపడి యాచించి, కొంతవ్యాపారమును భారతీయులకిచ్చుట గవర్నమెంటువారి ఆత్మగౌరవలోపమని చెప్పుచున్నాను."

పై వాక్యములనుబట్టి గవర్నమెంటువారు బ్రిటీషుకంపెనీలను యాచనచేసి కొంతవ్యాపారమును మనదేశీయులకిచ్చునట్లు మనము గ్రహించుచున్నాము. భారతప్రభుత్వమువారు మనకొసంగు సలహాకూడ నియ్యదియే యై యున్నది. యాచనచేసిన బ్రిటీషువారు మనలకు భాగమిత్తురా? కౌరవులు పాండవులకు అయిదు గ్రామములను యాచించిన యిచ్చిరా? బ్రిటీషువారు యాచనవలన మనకు స్వరాజ్యము నిచ్చుచున్నారా ?

రాజీవలన జరిగిన ఫలితములను మనము కొంతవఱకు చర్చించుట యవసరము. మొదటిఫలితము రేవులు అధికమాయెను. పోటీచేయు కంపెనీలు అన్నియు రాజీలో నుండుటచేత రేటు హెచ్చుచేసిరి. తెలుగుదేశపు రేవులకు డెకు ప్యాసింజర్లకు రాజీఫలితముగా రేవులు రూ 10 నుండి రు 14 పెరిగెను. బెంగాలు బర్మాకంపెనీవారికి కూడ మైలులో వంతుదొరకెను. పశ్చిమతీరమున వ్యాపారముచేయు చిన్నఓడలకు పెద్దఓడల పోటీపోవుటచేత మనస్సున శాంతికుదిరినది. సింధియాకంపెనీవారు మూడు ఓడలను కొనవలసినవారయిరి.

రాజీవలన భారతవర్తకులలో నసంతృప్తి హెచ్చెను. బొంబాయి, కరాచీ మొ. రేవులందుగల వర్తకులు త్యాగము చేసి కొంతధనమును నష్టమును పొందియు సింధియాకంపెనీవంటి స్వదేశీకంపెనీలకు సహాయముచేసిరి. తమప్రాకులను

సంప్రతించకుండా స్వదేశీకంపెనీలు రాజీలోనికి దిగుట చాల సమంజసముగా లేదని వారి వాదన. పోటీ యున్నంతకాలము వర్తకుల కిచ్చినగౌరవము. పోటీయనంతరమున యీయబ్రై. అని వర్తకు లభిప్రాయ పడుచున్నారు.

ఈరాజీషరతులవలన ఆసియాటిక్ కంపెనీవారికి చాల నష్టము కలిగినదని వారు మఱల పోటీలోనికి దిగిరి. ఆరుమాసముల పోటీజరిగినపిదప మఱల రాజీలోనికి దిగిరి. నేటికివి యీ కంపెనీలన్నియును కలసి రాజీగా సంచరించుచున్నవి.

డఫ్రిన్ తరీఫీతు ఓడ.

1922 స॥ రమున భారతశాసనసభలో సర్. పి. యస్ శివస్వామి అయ్యరుగారి తీర్మానముప్రకారము నియమింపబడిన (Merchant Marine Committee) మర్చంటు మరైనుకమిటీవారు, భారతదేశములో ఓడలకువలయు నుద్యోగులను తయారుచేయుటకు సిఫార్సుచేసిరి. మఱల 1926 సం॥రము ఎసంబ్లీలో సర్. శివస్వామి అయ్యరుగారొక తీర్మానమును ప్రతిపాదించుచు, నౌకాయుద్యోగుల తరిఫీతు అవుసరతను తెలియచేసిరి. గవర్నమెంటు వర్తకపుమెంబరయిన సర్. చార్లెసు ఇన్నీసుగారు తీర్మానమునుగురించి మాటలాడుచు, సదరు తరఫీతుఓడకుగాను సాలీనా సుమారు మూడులక్షలు ఖర్చుఅగునని

యును, తయారయినవారికి కేవలము భారతదేశములోనే యుద్యోగములు లభించవలసియుండును. అట్టి యవకాశములు లేకపోవచ్చును. అందుచేత ఇంగ్లాండులోని తరఫీతుఓడలకు భారతబాలురను పంపునట్టి యేర్పాట్లు చేసినచో ఖర్చుతగ్గును. భారతబాలురకును ఉద్యోగములు ప్రపంచకమంతటను లభించు నవకాశములు గలుగునని చెప్పిరి. కాని భారతశాసనసభవారు తమదేశములో నొక తరఫీతుఓడ అవుసరమని నొక్కిచెప్పిరి.

1923 సం॥ రమున గవర్నమెంటువారు డఫ్రిన్ (R. I. M. Dufferin) ఓడను పనినుండివిరమింపచేసిరి. అప్పుడుదానికి కొన్ని మార్పులుచేసి తరఫీతుఓడక్రింద తయారుచేసిరి. ప్రతిసాలున పరీక్షలుచేసి యిరువదిఅయిదుగురు డెకుఆఫీసరులను యిరువదిఅయిదుగురు ఇంజినీయర్లను చేర్చుకుందురు. వారు బాలురయి పదునాల్గు వత్సరములవారయి యుండవలెను. ప్రతిబాలుడు మూడుసంవత్సరము లాయోడలోనే యుండి చదువు, పనినేర్చుకొనవలసియున్నది. తరఫీతు అయినతరువాత మూడుసంవత్సరములు ఓడలలో తయారయినగాని పరీక్షకు పోవలనులేదు. మననాయకు లెంతో ఆందోళనచేసి సంపాదించిన యీ తరఫీతుఓడ నేటికిప్పుడీసమస్యయయినది. తరఫీతుఅయిన యువకులకు నౌఖరీలు లేవు. అప్పుడె నేటికి సుమారు ముప్పదిమంది నిరుద్యోగులయినారు. మరల యీవత్సరములో కొత్తజట్టువారు తయారయి వచ్చుచున్నారు. బ్రిటీషు నౌకాకంపెనీలు

భారతయువకులను తమ ఓడలలో నియమించుటకు మొదట వాగ్దానముచేసిరి. కాని నేడావాగ్దానమును బ్రిటీషుకంపెనీలు మఱచి ఈమధ్య ఎసంబ్లీలో సభ్యులు గవర్నమెంటువారిని కోరుచు, గవర్నమెంటువారి సహాయమునుపొందు కంపెనీలు భారతయువకులను చేర్చుటకు నిర్బంధము నేర్పరుచమని కోరుచు చెప్పిరి. గవర్నమెంటువారు నిర్బంధమునకు అంగీకరించలేదు. గాని ఆలోచించి సంప్రతించుటకు వప్పుకొనిరి.

ప్రభుత్వమువారు ఎట్టిసహాయము చేయగలరు.

ప్రపంచకములోని యన్నిదేశముల ప్రభుత్వములు తమ దేశీయనౌకాభివృద్ధికి విశేషముగా తోడ్పడెదరు. కాని మనప్రభుత్వమువారు మననౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధికి గాను ఎట్టిసహాయమును చేయరైరి. ఏలననగా బ్రిటీషువారు మనదేశమునకు వచ్చుటకు కారణము వర్తకము. వర్తకాభివృద్ధికిగాను ఇట రాజ్యసంస్థాపనము చేసిరన్నసంగతి చరిత్రలోనిదైనను మనము మఱువరాదు. మనదేశపు ప్రభుత్వమువారు తాముచేయవలసిన విధ్యుక్తధర్మమును నిర్వర్తించరైరని మనము విచారించవలసియున్నది. చేనే కంచెను మేసిన మనలకు సహాయము చేయువారెవ్వరు.

స్వరాజ్యము ననుభవించు దేశములు ఎటుల తమనౌకాభివృద్ధికి తోడ్పడునో శ్రీయుత సారాభాయి నామచందు

హాజీగారు తనప్రథమ కరపత్రములో ప్రకటించిరి. అందలివిష యములను క్లుప్తముగా యిందు పొందుపఱచుటకు యత్నించుచున్నాను.

(1) ధనసహాయము. (Bounty) ఫ్రాన్సు, ఇటలీ, ఆష్ట్రియా, స్పెయిన్ దేశములు తముదేశీయులు నిర్మించు నావలకు నడపునావలకు ధనసహాయమును చేయుచున్నారు. ఇది సాలీనా చేయబడుసహాయము.

(2) టపా. (Postal Subvention) ప్రతిదేశము తనదేశపుటపా నడుపు ఓడలకు ధనము ఇచ్చుచున్నారు. మన దేశపు ప్రభుత్వమువారు అట్టిసహాయము ఇంగ్లీషుకంపెనీ ఓడలకు ఇచ్చుచున్నారు.

(3) నావికాసహాయము (Admirality subvention) గవర్నమెంటువారి నావికాదళమువారు తమదేశములోని కొన్నివర్తకపు ఓడలకు ధనసహాయమును చేయుదురు. అట్టి వర్తకము ఓడలు సమయమువచ్చినప్పుడు నౌకాదళమునకు చాల పనికివచ్చును.

(4) కోస్తావ్యాపారమును ప్రత్యేకించుట:-యునైటెడు స్టేట్సు, రుష్యా, జపాన్, బెల్జియమ్, ఫ్రాన్సు, స్పెయిన్, పోర్చుగల్, ఇటలీదేశములు శాసనములుచేసి తమకోస్తాలవ్యాపారము తమదేశపు నౌకలకే ప్రత్యేకించియున్నారు. ఇంగ్లాండులో నట్టి

శాసనములు లేకపోయినను నాటికి తొంబదితొమ్మిదిపాళ్లు బ్రిటీషుకోస్తావ్యాపారము బ్రిటీషునౌకలకే లభించుచున్నది.

నౌకానిర్మాణవస్తువులకు పన్నులులేకపోవుట:—జర్మనీ, నిజరులాండ్సు, బెల్జియమ్, యునైటెడు స్టేట్సులలో తమ దేశములో నిర్మించునౌకలకు వలయుసామగ్రి వచ్చిన యట్టి వస్తువులకు దిగుమతీసుంకములు లేవు.

ఓడలయజమానులకు ఋణము:—ఆస్ట్రియా, గ్రేటు బ్రిటను, స్వీడన్, రష్యా, బెలిజియము, ఫ్రాన్సు దేశములు తమ దేశములోని ఓడలకంపెనీలకు తక్కువవడ్డితో ఋణముల నిచ్చుచున్నారు.

రైలుకేట్లు తక్కువచేయుట:—రష్యా, ఫ్రాన్సు, జర్మనీ యునైటెడుస్టేట్సు, దేశములలో వారిదేశపు స్టీమరులలోనే యెగుమతి దిగుమతి యయిన సరకులకు ప్రయాణీకులకు కేవ్రులు తక్కువ విదేశీఓడలలో నెగుమతి దిగుమతియయిన వారి దేశపు రైళ్లలోను హెచ్చుకేవ్రులు పోర్టుపన్నులు మినహాయింపు. అదే డెన్మార్కు బెలిజియమ్ దేశములలో వారిదేశపు స్టీమరులకు పోర్టుపన్నులు లేవు.

ఇన్‌కంటాక్సు మినహాయింపు:—ఆస్ట్రియా, యునైటెడు స్టేట్సు దేశములలోని నౌకాకంపెనీలకు ఇన్‌కమ్‌టాక్సులు లేవు.

పై విధములుగ నన్ని దేశములు తమ వర్తకనౌకాదళమును అభివృద్ధి చేసుకొనుచున్నవి. మనదేశములో నేవిధముగనైనను

మన నౌకాపరిశ్రమను వృద్ధిచేయుటకు వీలుచిక్కినదిగాదు. ఇందులకు గలకారణము మనలను పరిపాలించువారికి మనదేశీయ పరిశ్రమలయందుగల యనుమానము అసహ్యాత ఆగ్రహమని మనము గ్రహించవలయును.

1908—1909 సం॥రములో కొన్నిదేశములు తమ నౌకాభివృద్ధికి వెచ్చించిన పట్టికను గమనించవలయును.

	రు.	అ.	పై.
ఫ్రాన్సు	41,949,178	0	0
గ్రేటుబ్రిటను, కాలనీలు	30,279,325	0	0
జపాన్	16,917,812	8	0
ఇటలీ	12,102,865	10	0
స్పెయిన్	9,843,787	8	0
ఆష్ట్రియాహంగ్రీ	9,326,656	4	0
యునైటెడ్‌స్టేట్సు	8,422,771	14	0
జర్మనీ	7,190,715	10	0
రుష్యా	5,869,775	0	0
బ్రేజలు	4,062,500	0	0
నార్వే	3,444,196	14	0
నెదరులాండ్సు	2,750,034	6	0
స్వీడన్	867,975	0	0
చిలీ	791,236	6	0

డెన్మార్కు	453,125	0	0
మెక్సికో	234,375	0	0
బెల్జియమ్	174,593	12	0
ఈజిప్టు	170,350	0	0
పోర్చుగలు	156,250	0	0
మొత్తము.	155,007,521	12	0

కాని మన దౌర్భాగ్యదశవలన మనలను పాలించువారి ధర్మమూలమునను మన గవర్నమెంటువారు ఖర్చుపెట్టు రెండు కోట్లరూపాయలు బ్రిటిషునౌకా కంపెనీలకు మాత్రము చెందుచున్నవి.

ఇంగ్లాండు తననౌకాదశమున కెట్లు సహాయము చేయుచున్నది?

నేడు గ్రేటుబ్రిటను సుమారు రెండుకోట్ల టన్నుల నౌకాసమూహము గలిగియున్నది. ఈవర్తక నౌకాసమూహముతో తన దేశముయొక్కయు, సామ్రాజ్యము యొక్కయు, ప్రపంచకములోని యితరదేశముల వర్తకమును నడపించుచున్నది. అయినచో నీనౌకాపరిశ్రమ ప్రభుత్వపు సహాయమును

పొందినదా లేదా యని మనము కొంతవఱకు తెలుసుకొనుటకు యత్నింతము.

ప్రతిసాలు ఇంగ్లాండు తనబడ్జటులో సుమారు డెబ్బదిలక్షల రూపాయిలు నావికాపరిశ్రమలో నున్నవారికి యుపకారవేతనములు బత్తెములక్రిందను చెల్లించుచున్నారు. చాలమంది వీరు వర్తకనౌకాపరిశ్రమలోనున్నను, అవుసరముయినప్పుడు యుద్ధనౌకలలో పనిచేయుటకు శక్తిగలిగినవారు.

ఇంగ్లాండులోని గవర్నమెంటు అప్పుడప్పుడు కొన్ని ఓడలకు ధనసహాయము చేయుచుండు నాచారముగలదు. ఓడలుగవర్నమెంటువారి సహాయము నభిలషింతురు. బడయుదురు.

ఇంగ్లాండులో గవర్నమెంటువారు ఓడలకంపెనీలకు ఋణములను తక్కువవడ్డీలకే యిచ్చుచున్నారు. కూనార్డుకంపెనీవారికి నూటికి సంవత్సరమునకు రెండుచొప్పున సుమారు నాలుగుకోట్ల రూపాయిలు ఋణమిచ్చినారు. ప్రపంచకములోకెల్ల పెద్దదనియు, త్వరగాపోవుచున్నట్టి క్వీనుమేరీఓడ నిర్మించుటకును గవర్నమెంటువారు సహాయముచేసిరి. కూనార్డుకంపెనీలో గవర్నమెంటువారి కెట్టిసంబంధమున్నది యీక్రిందివాక్యములవలన తెలియగలదు.

"The British Government is a stock holder in Cunard Company to the extent of one share, and had mortgage on its fleet and other property as a security for the loan.

The Government has moreover the right to charter, or purchase at agreed price all or any of the company's vessels at any time and requires that the company shall remain a purely British undertaking, that its management shall be in the hands of and that its shares and vessels shall be held by British subjects only, and that it shall not give preferential rates to foreigners and that it shall not unduly raise freights."

Jones' Government. Aid to Merchant Shipping.

బ్రిటీషుగవర్నమెంటువారికి కూనార్డుకంపెనీలో నొక వంతున్నది. కంపెనీతాలూకు నౌకలు ఇతరఆస్తులు గవర్నమెంటువారి తనఖాలోనున్నవి. గవర్నమెంటువారు అవుసరమయినప్పుడు కంపెనీఓడలను అద్దెకుగాని కొనుటకుగాను హక్కును గలిగియుండిరి. కూనార్డుకంపెనీ ఎప్పుడు బ్రిటీషువారిదై బ్రిటీషువారిమేనేజిమెంటుగలదై,యుండవలెను. ఇంక విదేశీయులకు తక్కువరేట్లు విశేషసదుపాయములు గలిగియుండకూడదు.

గవర్నమెంటువారు బ్రిటీషువర్తకనౌకాదళమునకు నొసంగు భూరివిరాళము పోస్టలు కంట్రాక్టు 1838 సం॥మునుండి నేటి పి. అండు ఓ. కంపెనీవారికే యీకంట్రాక్టులోని అధికభాగము లభించుచున్నది. సాలీనా బ్రిటీషుగవర్నమెంటువారు సుమారు కోటిరూపాయిలు నౌకాకంపెనీలకుపంచిపెట్టుచున్నారు.

అందలి సుమారు యాభయిలక్షలు పి. అండు ఓ. కంపెనీవారికి చెందుచున్నవి.

బ్రిటీషు కాలనీలు తమమాతృదేశముతో వర్తకసంబంధముకొఱకు కొన్నిఓడలకు ధనసహాయము చేయుచున్నారు. ఈధనసహాయమువలన నౌకాకంపెనీలు కాలనీలకు అనుకున్న కాలమునకు పోవుచు వర్తకము నడుపుచుందురు.

భారతదేశపు మైలునకుగాను సాలీనా సుమారు పదిలక్షల రూపాయిలు విరాళముగా నిచ్చుచున్నారు. ఈసహాయము పి. అండు ఓ. కంపెనీకి లభించుచున్నది. సుమారు పదిహేనులక్షల రూపాయిలు బి. ఐ. కంపెనీవారికి యిచ్చుచున్నారు.

నేటి ఆర్థికమాంద్యములో బ్రిటీషు ట్రాంపులకు వర్తకము దొరకక, చాలవఱకు విదేశీయులకు అమ్ముడయినవి. చాలవఱకు అమ్ముటకు సిద్ధపడెను. ట్రాంపులవలన బ్రిటీషు టన్నేజీకి చాలలాభము లేకపోయినను ట్రాంపు పోయినచో ఇంగ్లాండునకు ముప్పు వాటిల్లునని రుంకిమానుగారు గ్రహించిరి. ట్రాంపుల నిర్మాణమునకుగాను సాలుకు మూడుకోట్ల రూపాయిలు బడ్జెటులో నేర్పాటుచేసి ట్రాంపును నిలువబెట్టిరి. ఈగవర్న మెంటువారి సహాయమువలన క్లైయిడులోని యితర ఓడలలోను నౌకానిర్మాణ కర్మాగారములు తెరువబడెను. ఇంగ్లాండులోని నిరుద్యోగసమస్య పరిష్కరింపబడెను. పరిపాలన మనహస్తమునందున్న యిట్టిపనులను చేయు వీలుకలుగును.

బ్రహ్మాస్త్ర ప్రయోగము.

ఇప్పటికి మనము గ్రహించగలిగినది భారత నౌకాభివృద్ధికి గాను శాసనాధికారము కావలయుననియు అట్టి అధికారము కలుగగనే మన నౌకాపరిశ్రమ వృద్ధిపొందగలదని యాశించితిమి. 1930 సం॥రపు హారుచట్టము ప్రకారము కేంద్రమున బాధ్యత రాష్ట్రములలో హెచ్చుఅధికారములు గలవని మనలకు నచ్చ చెప్పుచున్నారు. కాని గవర్నమెంటువారు అసలు నిగ్గును రక్షణలు (Safe Guards) క్రింద వారిహస్తముచందె యుంచు కొన్నారు. నౌకాపరిశ్రమ రక్షణ 115 క్లాజునం దిట్లున్నది.

"No ship registered in United Kingdom shall be subjected directly or indirectly by or under any Federal or Provincial law to any treatment affecting either the ship herself or her master, officers, crew passengers or cargo, which is discriminatory in favour of ships registered in British India expect in so far as ships registered in British India are for the time being subjected by or under any law of the United Kingdom to treatment of like character which is similarly discriminatory in favour of ships registered in United Kingdom.

(Clause 115 Government of India Act 1935.)

ఇంగ్లాండులో రిజష్టరుఅయిన ఓడలకు, కప్తానులకు అధికారులకు, సంబంధించినంతవఱకు, భారత కేంద్రసభవారు

గాని, రాష్ట్రసభలుగాని, తమశాసనములద్వారా ఎట్టిఅడ్డంకు లు కలుగచేయ వీలు లేదు. ఇంగ్లాండుదేశములో భారతదేశపు ఓడలకు ఎట్టిహక్కులుగలవో, భారతదేశములో ఇంగ్లీషు ఓడలకు అట్టిహక్కులు కలిగియుండవలెను. ఈసెక్షను చదివిన చిన్నపిల్లలను మనము అడుగు ప్రశ్నవలె కనుపించుచున్నది. నానోటిలో నీవేలుపెట్టు నీకంట్లో నావేలుపెట్టుతాను. అన్న ట్లుగా రెండవిధముల మనకే నష్టము కలుగుచున్నది. మనఓడలు ఇంగ్లాండు రేవులలో వర్తకమునకై వెళ్లుట కలలోనివార్త. ఈ రక్షణకుగల కారణము మననూతన శాసన సభలలో కోస్తావ్యా పారపుబిల్లు చట్టమగుచున్నదని ఇంగ్లీషువారిభయము. అందుచే త యీరక్షణవలన అట్టిబిల్లు చర్చకు రాకూడదని వైసిరాయి గారు చెప్పుటకును చిరస్థాయిగ భారతదేశములో బ్రిటీషు నౌకులకు స్థానము స్థిరముచేసికొనిరి.

ఈహాోరుగారి బ్రహ్మాస్త్రమువలన మనయాశలు, మన మునిర్మించిన గగనహర్మ్యములు, కేవలము స్వప్నములోని మాయాదృశ్యములు ఆయెను. ఈక్లాజును భారతీయులు ప్రతి ఘటించుట సహజమే. 'సర్. ఆల్ ఫ్రెడు వాట్సన్ గారు' కూడప్రతి ఘటించిరి. ఇదివఱకేచాలకంపెనీలు భారతదేశములో పుట్టి నశిం చినవని వారు చెప్పిరి. ఎవ్వరేమియన్నను నేటిశాసనములో నీక్లాజున్నది.

విజ్ఞప్తి.

వేదయుగమునుండి కంపెనీపాలనలోగూడ మహోన్నతి దశలోనున్న నౌకాపరిశ్రమ యీడెబ్బది సంవత్సరములలోను భారతదేశములో నశించి, విదేశీనౌకాపరిశ్రమలచే నణచివేయ బడినది. ఇరువదవ శతాబ్దమున యీపరిశ్రమను వృద్ధిచేయు యత్నములును ప్రభుత్వమువారి విరోధదృష్టిచే భగ్నములయి నట్లు మనము చదివియుంటిమి. అయితే మనకు ముక్తియున్నదా? మన నౌకాపరిశ్రమ వృద్ధిపొందగలదా? యని మనము ప్రశ్నించినప్పుడు, ముక్తి మనహస్తములందే యున్నదని మనవి చేయుచున్నాము.

సాలీనా సుమారు డెబ్బదికోట్లరూపాయలు విదేశీయులకు ఇచ్చుచున్నామని మనము గ్రహించి, మనము విదేశీయులకు సహాయముచేయుట మానవలయును. అదియెటుల పొసగును అనిప్రశ్న. మనము స్వదేశీవ్రతకంకణులమై, స్వదేశీవ్రతులమై, విదేశీనౌకలను బహిష్కరించవలయును. మనము యిచ్చునది స్వల్పమయినను, అధికమయినను, ఒక టన్నుమాలయినను విదేశీకంపెనీలకు యీయకపోయినచో విదేశీవర్తకులు మనలను విడుతురు.

బహిష్కారముకన్న మనవంటి బలహీనులకు తగిన యాయుధములేదు. బహిష్కారమంత్రమును పఠించుచు, స్వదేశీ కంకణమును దాల్చి, సత్యాగ్రహదీక్షతో, భారతనౌకాపరిశ్రమాభివృద్ధికి పాటుపడిన మనదేశములోను ఇతరదేశములవలె నధికమయిన ఓడలు నిర్మింతురు. కర్మాగారములు లేచును. ఎప్పుడు మనప్రభుత్వమువారు మనజాతీయ ఆశయములపట్ల నిరసన జూపిరో, అప్పుడు దేశపుప్రజలు దృఢమనస్సులతో నీ దీక్షను సాధించవలయును.

వందేమాతరం.

తప్పు ఒప్పుల పట్టిక



పుట	పంక్తి	తప్పు	ఒప్పు
1	7	ఇందుల	ఇందలి
2	20	వషిష్టు	వశిష్ట
7	5	రాకుమారుని	రాకుమారికను
17	4	సువర్ణభూమిక	సువర్ణభూమికి
19	21	చారబుదరు	బారబుదరు
22	17	సింహళద్వీపపునావికలు	సింహళద్వీపపునావికు [లు
20	5	Burmaus	Burmans
30	13	మీూవాద్వీపము	జావాద్వీపము
31	2	సలుపుచుండిరి	నడుపుచుండిరి
33	5	సూలు	యామూ
35	10	కొల్లగోనట్లు	కొల్లగొనినట్లు
37	11	హాలహాతు	సిలహాతు
27	19	china	China
40	7	యాలోచుంచు	యాలోచించు
48	11	గరి్వంచ	గర్వించ
51	3	నశిప	నశింప
52	11	యీప్రకారము	ఈప్రకారము
52	13	ప్రయాణిలకు	ప్రయాణికులకు
53	8	స్టీలుడోరింగు	స్టీవిడోరింగు
58	3	మెకాబీ	మెకంజీ
59	11	టపాపోవును	పోవును

63	20	ఏమాం చెట్టరునో	ఏమాంచెప్టరువో
64	9	దరిద్రుడైనాడు	కరిద్రమైనది
67	13	సిపాయిలకు	సిపాయిలను
72	12	వారసత్వపుహక్కు	పౌరసత్వపుహక్కు
73	6	నిలువలేనని	నిలువలేమని
75	7	చెప్పుకునుచున్నారు	చెప్పుకునుచున్నాము
91	21	Duck	Deck
94	21	రేవులనుంచి	రేవునుంచి
97	21	రెండుగ్యాసుల	రెండుగ్లాసుల
102	6	చెప్పిం	కోరిరి
107	10	ఎట్టినా స్తములు	ఎటిఅస్త్రముల
107	13	ఇతిపియా	ఇతియోపియా
108	13	హైరాన్	హైరాని
119	13	ఆస్ట్రియా	ఆస్ట్రేలియా
124	14	sent	such
125	12	noi	not
129	5	డబ్బది	డెబ్బది
129	5	Circuuiestances	circumstances
130	12	ప్రారంభించి	ప్రార్థించి
134	7	వాదములు	వాక్యములు
133	20	అప్పిడి	అప్పుడె
145	15	రుంకియాను	రుంకిమాను
147	7	రెండ	రెండు